



Delibera della Giunta Regionale n. 175 del 28/03/2018

Dipartimento 50 - GIUNTA REGIONALE DELLA CAMPANIA

Direzione Generale 2 - Direzione Generale per lo sviluppo economico e le attività produttive

U.O.D. 93 - STAFF - tecnico operativo - progr. delle politiche svil. econo.

Oggetto dell'Atto:

PROPOSTA DI PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO, IN ATTUAZIONE DI QUANTO PREVISTO DALL'ARTICOLO 4, DEL DECRETO-LEGGE DEL 20 GIUGNO 2017, N. 91 RECANTE "DISPOSIZIONI URGENTI PER LA CRESCITA ECONOMICA NEL MEZZOGIORNO" FINALIZZATO ALLA ISTITUZIONE DELLA ZONA ECONOMICA SPECIALE DENOMINATA "ZES CAMPANIA".

Alla stregua dell'istruttoria compiuta dalla Direzione Generale e delle risultanze e degli atti tutti richiamati nelle premesse che seguono, costituenti istruttoria a tutti gli effetti di legge, nonché dell'espressa dichiarazione di regolarità della stessa resa dal Direttore a mezzo di sottoscrizione della presente

PREMESSO che:

- a. il decreto-legge del 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017 n.123 recante *"Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno"* prevede all'articolo 4 che *"Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo, in alcune aree del Paese, delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese in dette aree, sono disciplinate le procedure, le condizioni e le modalità per l'istituzione di una Zona economica speciale, di seguito denominata "ZES";*
- b. ai sensi del medesimo articolo, per ZES si intende *"una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)";*
- c. le Zone Economiche Speciali sono istituite su iniziativa delle regioni interessate, come individuate dal comma 4 dell'articolo 4 del decreto-legge n. 91 del 2017, sulla base di una proposta corredata da un *Piano di sviluppo strategico;*
- d. in attuazione di quanto previsto dall'articolo 4, è stato emanato il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n.12 del 25 gennaio 2018, pubblicato nella G.U. n.47 del 26 febbraio 2017 che contiene il regolamento recante l'istituzione delle ZES, individuando le modalità di istituzione delle ZES, la loro durata, i criteri per la identificazione e delimitazione delle aree, nonché i criteri per l'accesso delle aziende e il coordinamento generale degli obiettivi di sviluppo;

PREMESSO altresì che:

- a. in data 24 aprile 2016, è stato sottoscritto tra il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della Regione Campania il *"Patto per lo sviluppo della Regione Campania"*, ratificato dalla Giunta regionale con delibera n. 173 del 26 aprile 2016 e successivamente oggetto di riprogrammazione di cui la Giunta ha preso atto con deliberazione n. 280 del 23 maggio 2017;
- b. nell'individuare le principali linee di sviluppo e le relative aree di intervento, il Patto per lo sviluppo della Regione Campania ha previsto uno specifico asse di intervento denominato *"Sviluppo economico e produttivo";*
- c. l'articolo 6 del Patto, nello stabilire gli impegni assunti dalle parti, stabilisce al comma 2 che esse *"concordano sulla necessità di avviare un percorso finalizzato a sottoporre alla Commissione Europea una proposta di realizzazione di Zone Economiche Speciali (ZES), comprendenti anche l'area Portuale e Retroportuale dei Porti di Napoli e Salerno, al fine di favorire la crescita economica delle aree identificate come le più idonee al rilancio degli investimenti esteri nel Paese";*
- d. a tal fine, la Giunta regionale, con delibera n. 720 del 13 dicembre 2016 pubblicata sul BURC n. 1 del 2 gennaio 2017, ha approvato un documento preliminare contenente una prima proposta progettuale di istituzione della Zona Economica Speciale, demandando alle strutture regionali competenti l'adempimento di tutte le iniziative utili volte al perfezionamento della fase di sperimentazione promossa dal Governo;

RILEVATO che:

- a. in attuazione di quanto previsto dall'art.5 del DPCM 25 gennaio 2018 n. 12, ai fini della istituzione all'interno del territorio regionale di una Zona Economica Speciale, il Presidente della Regione sottopone al Presidente del Consiglio dei ministri una proposta, corredata da un *Piano di sviluppo strategico*;
- b. la ZES è istituita, ai sensi del decreto-legge n. 91 del 2017, art.4, comma 5, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare su proposta del Ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle Finanze e con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti;

DATO ATTO che:

- a. In particolare, l'articolo 6 del DPCM, rubricato "Requisiti delle proposte e Piano di sviluppo strategico", individua specificamente i contenuti minimi del Piano, ed in particolare:
 - a.1 la documentazione di identificazione delle aree individuate con l'indicazione delle porzioni di territorio interessate con evidenziazione di quelle ricadenti nell'Area portuale;
 - a.2 l'elenco delle infrastrutture già esistenti, nonché delle infrastrutture di collegamento tra aree non territorialmente adiacenti, nel territorio di cui alla lettera a);
 - a.3 un'analisi dell'impatto sociale ed economico atteso dall'istituzione della ZES;
 - a.4 una relazione illustrativa del Piano di sviluppo strategico, corredata di dati ed elementi che identificano le tipologie di attività che si intendono promuovere all'interno della ZES, le attività di specializzazione territoriale che si prevede di rafforzare e che dimostrano la sussistenza di un nesso economico-funzionale con l'Area portuale o con i porti;
 - a.5 l'individuazione delle semplificazioni amministrative, di propria competenza, per la realizzazione degli investimenti che la Regione si impegna ad adottare per le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZES;
 - a.6 l'indicazione degli eventuali pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, già rilasciati dagli enti locali e da tutti gli enti interessati con riguardo alle attività funzionali del piano strategico;
 - a.7 l'indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni, senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla regione, nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge;
 - a.8 l'elenco dei soggetti pubblici e privati consultati per la predisposizione del Piano, nonché le modalità di consultazione adottate e gli esiti delle stesse;
 - a.9 il nominativo del rappresentante della regione o delle regioni, in caso di ZES interregionale, nel Comitato di indirizzo;
 - a.10 le modalità con cui le strutture amministrative delle regioni e degli enti locali interessati, nel rispetto dei rispettivi ordinamenti, assicurano, anche attraverso propri uffici e personale, nonché attraverso accordi con le amministrazioni centrali dello Stato e convenzioni con organismi, ovvero strutture nazionali a totale partecipazione pubblica, l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZES;
 - a.11 l'individuazione, per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione, delle aree escluse;
- b. Il Piano di Sviluppo strategico allegato al presente atto contiene gli elementi minimi di cui all'articolo 6 del DPCM 25 gennaio 2018 n.12;
- c. la proposta di *Piano di sviluppo strategico* è stata elaborata tenendo conto dei contributi emersi nei numerosi confronti con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, avvalendosi, in particolare, della collaborazione volontaria di importanti istituti di ricerca e di docenti universitari esperti in logistica ed economia, per gli indispensabili

approfondimenti concernenti lo studio sulle esperienze già realizzate in altri Paesi, le analisi di scenario e di impatto socio-economico nonché la messa a sistema dei complessi fattori che convergono nel percorso di istituzione della ZES;

- d. parimenti, un articolato percorso di confronto è stato effettuato, doverosamente, con i soggetti interessati alla istituzione della ZES, ed, in particolare, con i referenti/titolari delle aree già individuate con la DGR 720/2016 e gli enti di gestione dei nodi trasportistici, al fine di ottenere tutti i dati e le informazioni necessari concernenti le aree medesime e valutarne la coerenza con gli indirizzi ed i criteri selettivi individuati nel piano di sviluppo strategico;
- e. per l'analisi delle infrastrutture di collegamento delle aree non adiacenti con i Porti di Napoli e Salerno, ci si è avvalsi della collaborazione dell'Agenzia Campana per la Mobilità Sostenibile (ACAMIR);
- f. è stato avviato, altresì, un articolato percorso di confronto e concertazione, con le organizzazioni datoriali e le OO. SS. dei lavoratori, conclusosi con una riunione congiunta, svoltasi in data 9 febbraio 2018, in occasione della quale è stata espresso un generale assenso sul lavoro svolto dall'Amministrazione regionale;
- g. alla luce dei principi di sussidiarietà orizzontale, nel convincimento che la concertazione è il principio fondamentale su cui devono fondarsi le scelte per le politiche di sviluppo regionale, è stato, altresì, convocato, in data 13 febbraio 2018, il Tavolo di Partenariato, opportunamente integrato con un elenco di soggetti aggiuntivi rispetto a quelli coinvolti per regolamento, in occasione del quale è stato espresso un orientamento favorevole alla proposta generale e agli indirizzi del Piano di Sviluppo Strategico, confortando le scelte in corso di definizione da parte della Giunta Regionale per l'istituzione della Zona Economica Speciale;
- h. In attuazione dell'articolo 5, comma 1, del DPCM che testualmente recita "Le proposte di istituzione di una ZES sono presentate ... sentiti i sindaci delle aree interessate", in data 16 marzo 2018, si è svolta la riunione di presentazione della proposta di Piano di Sviluppo Strategico alla quale sono stati convocati i sindaci di tutti i Comuni nei quali ricade un'area candidata;

RILEVATO, altresì, che:

- a. ai sensi dell'art.3, comma 3, del DPCM a ciascuna Regione è assegnata una superficie massima entro la quale identificare l'area complessiva destinata alla ZES;
- a. all'Allegato 1 del citato DPCM, il valore massimo assegnato alla Regione Campania è pari a 5.467 ettari;
- b. all'esito dei numerosi incontri con tutti gli enti di riferimento, si è pervenuti alla formulazione di piano di sviluppo strategico nel quale sono declinati i contenuti previsti dall'articolo 6 del DPCM;
- c. la sommatoria delle superfici delle aree candidate alla ZES ammonta a 5.154,22 ettari, nel rispetto dei limiti del DPCM;
- d. le aree individuate ai fini della selezione sono conformi ai requisiti di cui all'art.3, comma 2, del DPCM che prevede che la ZES sia di norma composta da territori quali porti, aree retroportuali, anche di carattere produttivo e aeroportuale, come definiti dalle norme vigenti, piattaforme logistiche e Interporti, con l'espressa esclusione delle zone residenziali;

- e. il presente piano è coerente con le scelte territoriali già approvate con la delibera di Giunta regionale n. 720 del 2016, integrate o rettifiche in un'ottica di equilibrio territoriale, di inquadramento urbanistico ed in conformità con i criteri di selezione in esso individuati;
- f. ai sensi dell'art.5, comma 3, del DPCM "Il Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno può richiedere, ai fini dell'adozione del decreto di cui all'art.7, integrazioni o modifiche al Piano di Sviluppo Strategico";

RITENUTO:

- a. di dover approvare il documento allegato alla presente deliberazione a formarne parte integrante e sostanziale, contenente la proposta di Piano di sviluppo strategico e dei relativi allegato ed appendice , in attuazione di quanto previsto dall'articolo 4 del decreto-legge del 20 giugno 2017, n. 91, recante "*Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno*", finalizzato alla istituzione della Zona Economica Speciale denominata "ZES Campania";
- b. di dover individuare, quale rappresentante della Regione Campania nel Comitato di indirizzo di cui all'art. 4, comma 6, del decreto-legge del 20 giugno 2017, n. 91, il dott. Luigi Traettino nato a Caserta il 15/08/1971;
- c. di dover prevedere che la Direzione Generale per lo Sviluppo Economico e le Attività Produttive possa apportare al suddetto Piano, di concerto con le altre strutture *ratione materiae*, eventuali integrazioni o modifiche di natura tecnica di cui all'art.5, comma 3, del DPCM 25 gennaio 2018 n.12, che si rendano necessarie per il buon esito della procedura di adozione;
- d. di doversi riservare, entro un anno dalla istituzione della ZES, l'aggiornamento del Piano di Sviluppo Strategico all'esito della verifica sullo stato di avanzamento delle attività e di attuazione degli interventi, anche in relazione ai territori ricompresi nella ZES, finalizzato al raggiungimento dei risultati attesi;

ACQUISITO

il parere della Programmazione Unitaria reso con nota prot. 7591 del 28/03/2018;

VISTI

- a. l'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea;
- b. il Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014;
- c. l'articolo 51 dello Statuto regionale;
- d. il decreto-legge del 20 giugno 2017, n. 91 convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017 n.123;
- e. il DPCM 25 gennaio 2018 n.12, pubblicato nella G.U. n. 47 del 26/02/2018;
- f. la Delibera di Giunta Regionale n. 173 del 26 aprile 2016 di ratifica del Patto per lo sviluppo della Regione Campania
- g. la Delibera di Giunta Regionale n.280 del 23 maggio 2017;
- h. la Delibera di Giunta Regionale n. 720 del 13 dicembre 2016 di proposta progettuale di individuazione delle aree per l'adesione alla fase di sperimentazione promossa dal governo;

DELIBERA

per le motivazioni espresse in premessa che qui di seguito si intendono integralmente riportate e trascritte:

1. di approvare il documento allegato alla presente deliberazione a formarne parte integrante e sostanziale, contenente la proposta di Piano di sviluppo strategico e dei relativi allegato ed appendice , in attuazione di quanto previsto dall'articolo 4 del decreto-legge del 20 giugno 2017, n. 91, recante "*Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno*", finalizzato alla istituzione della Zona Economica Speciale denominata "ZES Campania";
2. di dare atto che il predetto Piano di Sviluppo Strategico, con tutta la pertinente documentazione, è depositato presso la Direzione Generale per lo Sviluppo Economico e le Attività Produttive, e che, a causa del superamento dei limiti dimensionali consentiti dalla soglia di capienza dell'applicativo informatico, copia dello stesso è detenuta, in formato digitale, presso la Segreteria di Giunta;
3. di individuare, quale rappresentante della Regione Campania nel Comitato di indirizzo di cui all'art. 4, comma 6, del decreto-legge del 20 giugno 2017, n. 91, il dott. Luigi Traettino nato a Caserta il 15/08/1971;
4. di prevedere che la Direzione Generale per lo Sviluppo Economico e le Attività Produttive possa apportare al suddetto Piano, di concerto con le altre strutture *ratione materiae*, eventuali integrazioni o modifiche di natura tecnica di cui all'art.5, comma 3, del DPCM 25 gennaio 2018 n.12, che si rendano necessarie per il buon esito della procedura di adozione;
5. di riservarsi, entro un anno dalla istituzione della ZES, l'aggiornamento del Piano di Sviluppo Strategico all'esito della verifica sullo stato di avanzamento delle attività e di attuazione degli interventi, anche in relazione ai territori ricompresi nella ZES, finalizzato al raggiungimento dei risultati attesi;
6. di procedere alla trasmissione della proposta di Piano di Sviluppo strategico ai sensi dell'art. 5 comma 1, del DPCM 25 gennaio 2018, n. 12;
7. di trasmettere il presente atto deliberativo al Capo di Gabinetto, al Responsabile della Programmazione Unitaria, al Direttore Generale per lo Sviluppo Economico e le Attività Produttive, agli uffici competenti per la pubblicazione nella sezione trasparenza del sito istituzionale della regione Campania e nel B.U.R.C. ai fini della pubblicazione.



PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO

ZONA ECONOMICA SPECIALE DELLA CAMPANIA

“ZES CAMPANIA”

Sommario

PREMESSA	7
1 – IL CONTESTO DI RIFERIMENTO	10
1.1 LO SCENARIO SOCIO - ECONOMICO REGIONALE	10
1.2 L'ANDAMENTO DELL'OCCUPAZIONE	19
1.3 L'ANDAMENTO ECONOMICO PROVINCIALE	25
1.4 L'INTERNAZIONALIZZAZIONE	29
1.5. IL RUOLO DEGLI INVESTIMENTI ESTERI	33
1.6 LE TENDENZE IN ATTO E IL TESSUTO PRODUTTIVO	34
2 – LA CAMPANIA NEL CONTESTO DEL MEDITERRANEO	38
2.1 IL RUOLO DEL MEDITERRANEO NELLE ROTTE GLOBALI	38
2.2 LA COMPETITIVITÀ PORTUALE EUROPEA E NEL MEDITERRANEO	41
2.3 IL NORTHERN RANGE E IL SOUTHERN RANGE	45
2.4 LE RELAZIONI COMMERCIALI CON L'ITALIA, IN PARTICOLARE AREA MENA E AFRICA	46
2.5 I PORTI DELLA SPONDA SUD-EST DEL MEDITERRANEO	49
2.6 LA COMPETITIVITÀ DEI PORTI ITALIANI: NUOVE OPPORTUNITÀ	54
2.7 LA COMPETITIVITÀ DEI PORTI ITALIANI: EVOLUZIONE NORMATIVA	57
2.8 I PORTI DI NAPOLI E SALERNO NELLO SCENARIO EUROMEDITERRANEO	58
2.8.1 IL RUOLO DEL PORTO DI NAPOLI	60
2.8.2 IL RUOLO DEL PORTO DI SALERNO	63
2.8.3 LE DIRETTRICI STRATEGICHE DEL SISTEMA PORTUALE CAMPANO	65
3 – LA GEOGRAFIA DELLA ZES CAMPANIA	67
3.1 IL PERCORSO DI INDIVIDUAZIONE DELLE AREE	67
3.2 IL CRITERIO DELL'INQUADRAMENTO URBANISTICO	77
3.3 LE AREE RETROPORTUALI DELLA ZES	78
AREA ZES - AEROPORTO DI NAPOLI	79
AREA ZES - AEROPORTO DI SALERNO COSTA D'AMALFI	88
AREA ZES - INTERPORTO SUD EUROPA	98
AREA ZES - INTERPORTO CAMPANO	102
AREA ZES - AREE A VOCAZIONE INDUSTRIALE DI NAPOLI EST	107
AREA ZES - AREA BAGNOLI/COROGGIO	112
AREA ZES - CONSORZIO ASI DI NAPOLI - AGGLOMERATO NOLA MARIGLIANO	115
AREA ZES - CONSORZIO ASI DI NAPOLI - AGGLOMERATO POMIGLIANO D'ARCO	119
AREA ZES - CONSORZIO ASI DI NAPOLI - AGGLOMERATO ACERRA	122
AREA ZES - CONSORZIO ASI DI NAPOLI - AGGLOMERATO CAIVANO	126
AREA ZES - CONSORZIO ASI DI NAPOLI - AGGLOMERATO ARZANO/CASORIA/FRATTAMAGGIORE	130
AREA ZES - CONSORZIO ASI DI NAPOLI - AGGLOMERATO FOCE DEL SARNO	133
AREA ZES - CONSORZIO ASI DI CASERTA - AGGLOMERATO MARCIANISE/S. MARCO	136
AREA ZES - CONSORZIO ASI DI CASERTA - AGGLOMERATO AVERSA NORD	139
AREA ZES - CONSORZIO ASI DI SALERNO - AGGLOMERATO SALERNO	142

AREA ZES - CONSORZIO ASI DI SALERNO - AGGLOMERATO BATTIPAGLIA	146
AREA ZES - CONSORZIO ASI DI SALERNO - AGGLOMERATO FISCIANO/MERCATO SAN SEVERINO	149
AREA ZES - CONSORZIO ASI DI AVELLINO - AGGLOMERATO VALLE UFITÀ	152
AREA ZES - CONSORZIO ASI DI AVELLINO - AGGLOMERATO CALAGGIO	156
AREA ZES - CONSORZIO ASI DI AVELLINO - AGGLOMERATO PIANODARDINE	158
AREA ZES - CONSORZIO ASI BENEVENTO - AGGLOMERATO PONTE VALENTINO	163
AREA ZES - AREA P.I.P. DI NOCERA "FOSSO IMPERATORE"	167
AREA ZES - AREA P.I.P. DI SARNO "INGEGNO"	170
AREA ZES - AREA P.I.P. PER LA CANTIERISTICA NAUTICA DEL COMUNE DI SALERNO	174
AREA ZES - AREA CODOLA - CASTEL S. GIORGIO	177
AREA ZES - PIATTAFORMA LOGISTICA OLIVOLA	179
3.4 LA DIMENSIONE DEMOGRAFICA DELLA ZES	183
4 – LE INFRASTRUTTURE	185
4.1 LA CLASSIFICAZIONE TRASPORTISTICA	185
4.2. IL SISTEMA PORTUALE	187
4.2.1. IL PORTO DI NAPOLI	188
4.2.2. IL PORTO DI SALERNO	197
4.2.3. IL PORTO DI CASTELLAMMARE	202
4.3. IL SISTEMA DI TRASPORTO AEREO	209
4.3.1. L'AEROPORTO DI NAPOLI	210
4.3.2. L'AEROPORTO DI SALERNO-COSTA D'AMALFI	211
4.4. IL SISTEMA INTERPORTUALE	212
4.4.1. L'INTERPORTO SUD-EUROPA	214
4.4.2. L'INTERPORTO CAMPANO	216
5 - LE INFRASTRUTTURE DI COLLEGAMENTO	218
5.1 LA RETE STRADALE	218
5.2. IL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO	222
5.3. L'ACCESSIBILITÀ DEI NODI LOGISTICI	225
5.4. I COLLEGAMENTI TRA LE AREE PRODUTTIVE SELEZIONATE	226
5.5. LA PIANIFICAZIONE E LA PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI	229
5.5.1. PREMessa	229
5.5.2. GLI INTERVENTI NEL PORTO DI NAPOLI	232
5.5.3. GLI INTERVENTI NEL PORTO DI SALERNO	235
5.5.4. GLI INTERVENTI NEL PORTO DI CASTELLAMMARE	236
5.5.5. I PRINCIPALI INTERVENTI PROGRAMMATI RELATIVI AL POTENZIAMENTO FERROVIARIO	236
5.6 LO SCENARIO DELLE INFRASTRUTTURE DI TELECOMUNICAZIONE	237
5.7 LO SCENARIO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E DISTRIBUZIONE DELL'ENERGIA	239
6 – GLI ELEMENTI CARATTERIZZANTI LA ZES: LE POLITICHE E I SETTORI	243
6.1 LE POLITICHE PER LO SVILUPPO DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE	243
6.2 I FATTORI DELLO SVILUPPO E LE FILIERE STRATEGICHE	245
6.3 LE POLITICHE PER L'INNOVAZIONE - RIS3	250
6.3.1 IL FERMENTO IMPRENDITORIALE	250

6.3.2 LA FORMAZIONE DEL CAPITALE UMANO E L'ATTENZIONE A INNOVAZIONE E RICERCA	252
6.3.3 L'APPROCCIO STRATEGICO DELLA RICERCA	254
6.4 LE POLITICHE DEL LAVORO	258
6.4.1 IL SISTEMA INCENTIVANTE NAZIONALE	259
6.4.2 IL SISTEMA INCENTIVANTE A LIVELLO REGIONALE	264
6.5 LE ATTIVITÀ DA PROMUOVERE E RAFFORZARE	267
6.6 SINTESI DEI PRINCIPALI FATTORI STRATEGICI DELLA ZES	278
7 - MODALITÀ E STRUMENTI DI GOVERNANCE DELLA ZES	283
7.1 OBIETTIVI E QUADRO NORMATIVO	283
7.2 I SOGGETTI CUI È DEMANDATA LA DEFINIZIONE DELLA STRATEGIA E DEGLI INDIRIZZI DELLA ZES	284
7.2.1. IL COORDINAMENTO REGIONALE DELLA ZES	284
7.2.2 IL COMITATO DI INDIRIZZO DELLA ZES	284
7.3 LA GESTIONE DELLA ZES	286
7.3.1 LA STRUTTURA DI MISSIONE PER LA ZES	286
7.3.2 - IL SURAP ED IL COORDINAMENTO CON LE ATTIVITÀ DEI SUAP	287
7.3.3 – LA GESTIONE DELLE SEMPLIFICAZIONI AMMINISTRATIVE, DI COMPETENZA REGIONALE, A FAVORE DELLE INIZIATIVE IMPRENDITORIALI LOCALIZZATE NELLA ZES: IL RUOLO DELLE STRUTTURE REGIONALI	287
7.4 LE MODALITÀ DI ESERCIZIO DELLE FUNZIONI AMMINISTRATIVE E DI GESTIONE DELLA REGIONE. GLI ACCORDI CON LE AMMINISTRAZIONI CENTRALI DELLO STATO. LE CONVENZIONI CON GLI ORGANISMI E/O CON LE STRUTTURE NAZIONALI A TOTALE PARTECIPAZIONE PUBBLICA	289
7.4.1 IL RUOLO DELLA REGIONE	289
7.4.2 ACCORDO CON STRUTTURE NAZIONALI A TOTALE PARTECIPAZIONE PUBBLICA	290
7.4.3 I PROTOCOLLI DI INTESA	291
7.5 GLI ACCORDI CON LE PREFETTURE	293
7.6 GLI ACCORDI CON LE PARTI SOCIALI PER LE STRATEGIE DI SVILUPPO	294
7.7 GLI ACCORDI CON GLI ENTI LOCALI	294
8 – LE SEMPLIFICAZIONI BUROCRATICHE E AMMINISTRATIVE	295
8.1 LA SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA E AMMINISTRATIVA	295
8.2 LE ATTUALI MISURE DI SEMPLIFICAZIONE PER LE IMPRESE NELLA ZES	296
8.2.1. LA LEGGE REGIONALE 14 OTTOBRE 2015, N. 11	297
8.2.2 LO SPORTELLO UNICO REGIONALE PER LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE (SURAP)	300
8.2.3 LA QUALITÀ DELLA NORMAZIONE	301
8.2.4 LA MODULISTICA STANDARDIZZATA	302
8.2.5 LA LEGGE REGIONALE 8 AGOSTO 2016, N. 22	303
8.2.6 LA LEGGE REGIONALE 28 LUGLIO 2017, N. 23	304
8.3 ULTERIORI MISURE DI SEMPLIFICAZIONE CHE LA REGIONE CAMPANIA SI IMPEGNA AD ADOTTARE PER LE INIZIATIVE IMPRENDITORIALI LOCALIZZATE NELLA ZES	305
8.3.1. LA RAPPRESENTANZA UNICA REGIONALE NELLE CONFERENZE DI SERVIZI	306
8.3.2 IL SURAP QUALE AMMINISTRAZIONE PROCEDENTE	307
8.3.3 LA RIDUZIONE DEGLI ONERI ISTRUTTORI ED AMMINISTRATIVI E L'ATTIVITÀ REGIONALE DI SEMPLIFICAZIONE	308
8.3.4 GLI ACCORDI, I PROTOCOLLI E LE CONVENZIONI CON GLI ENTI PUBBLICI	309
8.3.5 PROPOSTA DI MODIFICHE AL D.P.R. 12 SETTEMBRE 2017, N. 194	310
8.3.6 LO SPORTELLO UNICO AI FINI DELLA "CONCENTRAZIONE AMMINISTRATIVA"	311
8.3.7 LA RIFORMA DEI CONSORZI ASI	311

8.3.8 RICHIESTA DI MODIFICHE O INTERPRETAZIONI AUTENTICHE ALLA NORMATIVA DOGANALE, AL CODICE DELLA NAVIGAZIONE E AL REGOLAMENTO PER L'ESECUZIONE DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE	312
8.4 SINTESI DELLE MISURE DI SEMPLIFICAZIONE	314
9 - LE AGEVOLAZIONI FINANZIARIE E FISCALI	319
9.1 L'ARCHITETTURA AGEVOLATIVA	320
9.2 GLI STRUMENTI NAZIONALI COFINANZIATI CON RISORSE REGIONALI	321
9.2.1 I CONTRATTI DI SVILUPPO	321
9.2.2 IL CREDITO DI IMPOSTA PER INVESTIMENTI	325
9.2.3 GLI INTERVENTI PER IL RILANCIO DELLE AREE DI CRISI INDUSTRIALE (L. 181/89)	328
9.2.3.1 INTERVENTI DELLA LEGGE N. 181/1989 PER AREE DI CRISI NON COMPLESSA	330
9.2.3.2 INTERVENTI DELLA LEGGE N. 181/1989 PER AREE DI CRISI COMPLESSA	333
9.2.4 INCENTIVI PER L'ASSUNZIONE DI LAVORATORI SVANTAGGIATI IN CAMPANIA (DECONTRIBUZIONE)	334
9.2.5 GLI INTERVENTI PER L'EFFICIENZA ENERGETICA	336
9.3 GLI STRUMENTI A DIRETTA COMPETENZA REGIONALE	338
9.3.1 LE AGEVOLAZIONI PER LA RIDUZIONE DEGLI ONERI IRAP	339
9.3.2 LE MISURE A FAVORE DELLE START UP INNOVATIVE	340
9.3.2.1 DEFISCALIZZAZIONE IRAP PER LE START UP INNOVATIVE	341
9.3.2.2 PROGRAMMA CAMPANIA IN.HUB 2. - MISURE DI RAFFORZAMENTO DELL'ECOSISTEMA STARTUP PER IL SUPPORTO ALLA NASCITA DI NUOVE REALTÀ IMPRENDITORIALI INNOVATIVE	341
9.3.2.3 ERASMUS PER STARTUP	342
9.3.2.4 CAMPANIA STARTUP INNOVATIVA	342
9.3.3 INCENTIVI PER ATTIVITÀ DI TRASFERIMENTO TECNOLOGICO E PRIMA INDUSTRIALIZZAZIONE	343
9.3.4 MISURE PER LA RICERCA E PER L'INNOVAZIONE	344
9.3.4.1 INCENTIVI PER L'INNOVAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI	344
9.3.4.2 STRUMENTI PER IL RAFFORZAMENTO DELLE PIATTAFORME TECNOLOGICHE DELLA CAMPANIA	345
9.3.4.3 STRUMENTI PER IL RAFFORZAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLE CAPACITÀ DI RS&I IN AMBITO SALUTE DELL'UOMO	345
9.3.4.4 OPEN INNOVATION	346
9.3.4.5 MISURE PER LA VALORIZZAZIONE DEL CAPITALE UMANO E IL TECH TRANSFER	347
9.3.5 IL CONTRATTO DI PROGRAMMA REGIONALE	348
9.3.6 GLI STRUMENTI FINANZIARI NELLA PROGRAMMAZIONE DEI FONDI STRUTTURALI IN CAMPANIA	349
9.3.7 L'ACCESSO AL CREDITO E GLI STRUMENTI FINANZIARI A FAVORE DELLE IMPRESE	353
9.3.8 MISURE PER LE IMPRESE ARTIGIANE MEDIANTE IL RICORSO A STRUMENTI FINANZIARI	354
9.4 ALTRI STRUMENTI ATTIVABILI	355
9.4.1 INTERVENTI PER LO SVILUPPO IMPRENDITORIALE IN AREE DI DEGRADO URBANO	355
9.4.2 FONDO DI GARANZIA PER LE PICCOLE E MEDIE IMPRESE	356
9.4.3 STRUMENTI FINANZIARI ALTERNATIVI	357
9.4.4 AGEVOLAZIONI DOGANALI	358
9.5 CANTIERISTICA E LOGISTICA: FOCUS	358
10 – ANALISI DELL'IMPATTO SOCIALE ED ECONOMICO ATTESO DALLA ISTITUZIONE DELLA ZES	363
10.1 BENEFICI E AREE DI IMPATTO	363
10.2 ALCUNE ESPERIENZE INTERNAZIONALI COME STRUMENTO DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO ECONOMICO SOCIALE DELLE ZES	365
10.2.1 LE ZES IN CINA	366

10.2.2 LE ZES IN POLONIA	366
10.2.3 IL CASO DEL PORTO DI TANGER MED IN MAROCCO	367
10.3 PREMESSE STRATEGICHE PER L'IMPATTO ECONOMICO-SOCIALE DELLA ZES IN CAMPANIA	368
10.4 LA VALUTAZIONE DI IMPATTO ECONOMICO DELLA ZES IN CAMPANIA	370
10.4.1 LE AREE EXTRA-PORTUALI E I SETTORI COINVOLTI	371
10.4.2 IMPATTO SULL'EXPORT PORTUALE	374
10.4.3 IMPATTO SUI NUOVI INVESTIMENTI, L'OCCUPAZIONE ED IL VALORE AGGIUNTO	374
10.4.4 SINTESI DEGLI IMPATTI SOCIALI ED ECONOMICI DELLA ZES	378
11 - I SOGGETTI PUBBLICI E PRIVATI COINVOLTI	386
11.1 CONSULTAZIONI INTERVENUTE NELLA FASE PRODROMICA ALLA FORMALIZZAZIONE DEL PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO	386
11.2 TAVOLO DI PARTENARIATO	398
11.3 CONSULTAZIONE DEI SINDACI	400
APPENDICE AL PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO – ZES CAMPANIA	402

PREMESSA

Il presente Piano di sviluppo strategico è stato elaborato in attuazione dell'articolo 4 del d.l. 20 giugno 2017, n. 91 "Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno" che individua la disciplina generale in materia di ZES (Zone Economiche Speciali).

Ai sensi di quanto stabilito dal comma 2 del medesimo articolo, la ZES è "una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013".

Nell'ambito delle ZES, allo scopo di favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo del tessuto produttivo, le aziende insediate possono beneficiare di specifici interventi e di condizioni favorevoli in termini doganali, fiscali, finanziari e amministrativi volti a promuovere lo sviluppo delle attività già presenti nell'area e ad attrarre l'insediamento di nuove imprese e nuovi investimenti. È prevista, infatti, l'applicazione di benefici fiscali e di semplificazioni rivolte al sistema produttivo e logistico territoriale, la cui disciplina generale è dettata all'articolo 5 del medesimo decreto.

Le predette aree sono istituite con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri sulla base di una proposta formulata dalle Regioni interessate, corredata da un piano di sviluppo strategico.

Le modalità di istituzione delle aree, la durata, i criteri generali per la loro identificazione e delimitazione, nonché l'accesso e la tipologia di benefici previsti e il contenuto del piano di sviluppo strategico sono stati definiti dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 12 del 25 gennaio 2018, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 47 del 26 febbraio 2018.

In particolare, l'articolo 6 del DPCM, rubricato "Requisiti delle proposte e Piano di sviluppo", individua specificamente i contenuti minimi del Piano.

L'articolo 7, rubricato "Istituzione della ZES", dispone che la durata della ZES non possa essere inferiore a sette anni e superiore a quattordici, prorogabile sino ad un massimo di ulteriori sette anni, su richiesta delle regioni interessate.

Il seguente Piano di sviluppo strategico, formulato dalla Regione Campania ai fini della costituzione della Zona Economica Speciale, denominata ZES Campania, si iscrive all'interno delle

strategie definite dalla Giunta regionale con la delibera n. 720 del 13 dicembre del 2016 ed è in linea con il Patto per lo sviluppo della Campania, sottoscritto dal Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della Giunta regionale e ratificato con delibera n. 173 del 26 aprile 2016.

Ai fini di una più agevole consultazione, sono di seguito analiticamente indicate le specifiche articolazioni del presente Piano che recano il puntuale riscontro agli elementi minimi di cui all'articolo 6 del DPCM.

Articolo 6 DPCM	Riferimenti nel Piano di Sviluppo Strategico
a) la documentazione di identificazione delle aree individuate con l'indicazione delle porzioni di territorio interessate con evidenziazione di quelle ricadenti nell'Area portuale;	Cap. 3 La geografia della ZES Campania pagina 66
b) l'elenco delle infrastrutture già esistenti, nonché delle infrastrutture di collegamento tra aree non territorialmente adiacenti, nel territorio di cui alla lettera a);	Cap. 5 Le infrastrutture di collegamento pagina 216
c) un'analisi dell'impatto sociale ed economico atteso dall'istituzione della ZES;	Cap. 10 Analisi dell'impatto sociale ed economico atteso dalla istituzione della ZES pagina 359
d) una relazione illustrativa del Piano di sviluppo strategico, corredata di dati ed elementi che identificano le tipologie di attività che si intendono promuovere all'interno della ZES, le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare, e che dimostrano la sussistenza di un nesso economico-funzionale con l'Area portuale o con i porti di cui al comma 2, dell'articolo 3, nel caso la ZES ricomprenda più aree non adiacenti. Le aree non contigue devono comunque essere collegate alle aree portuali da infrastrutture adeguate alla realizzazione del Piano di sviluppo strategico;	Cap. 6 Gli elementi caratterizzanti la ZES pagina 2241
e) l'individuazione delle semplificazioni amministrative, di propria competenza, per la realizzazione degli investimenti che la Regione si impegna ad adottare per le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZES;	Cap. 8 Le semplificazioni burocratiche e amministrative pagina 292
f) l'indicazione degli eventuali pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, già rilasciati dagli enti locali e da tutti gli enti interessati con riguardo alle attività funzionali del piano strategico;	Cap. 11 I soggetti pubblici e privati coinvolti pagina 380
g) l'indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni, senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla Regione, nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge;	Cap. 9 Le agevolazioni finanziarie e fiscali pagina 316

h) l'elenco dei soggetti pubblici e privati consultati per la predisposizione del Piano, nonché le modalità di consultazione adottate e gli esiti delle stesse;	Cap. 11 I soggetti pubblici e privati coinvolti pagina 380
i) il nominativo del rappresentante della Regione o delle Regioni, in caso di ZES interregionale, nel Comitato di indirizzo;	Cap. 7 Modalità e strumenti di <i>governance</i> della ZES pagina 282
l) le modalità con cui le strutture amministrative delle Regioni e degli enti locali interessati, nel rispetto dei rispettivi ordinamenti, assicurano, anche attraverso propri uffici e personale, nonché attraverso accordi con le amministrazioni centrali dello Stato e convenzioni con organismi, ovvero strutture nazionali a totale partecipazione pubblica, l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZES;	Cap. 7 Modalità e strumenti di <i>governance</i> della ZES pagina 286
m) l'individuazione, per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione, delle aree escluse.	Cap. 3 La geografia della ZES Campania pagina 76

La Regione si propone di effettuare, entro un anno dalla istituzione della ZES, un'autonoma verifica sullo stato di avanzamento delle attività e di attuazione degli interventi, anche in relazione ai territori ricompresi nella ZES, volta, tra l'altro, ad individuare eventuali aggiornamenti del Piano necessari per il raggiungimento dei risultati attesi. Tale verifica è trasmessa all'Agenzia per la Coesione territoriale a supporto delle valutazioni di cui all'art. 9 del DPCM.

1 – Il contesto di riferimento

1.1 Lo scenario socio - economico regionale

L'uscita dalla crisi, e l'entrata in una fase di ripresa economica, ha avuto tempi e modi diversi nelle regioni italiane. Già nel 2014 si erano manifestati i primi segnali dell'esaurimento della lunga fase recessiva, percepibili tuttavia solo in alcune regioni del Nord-Est e del Centro. Nel 2015 la ripresa economica si è propagata, sebbene con lentezza, in quasi tutte le regioni italiane, e segnatamente ha coinvolto anche quelle del Mezzogiorno. Il risultato economico nel 2016 conferma che la recessione è ormai alle spalle nella maggior parte delle economie locali regionali: il prodotto accelera in dieci delle venti regioni italiane, cresce con ritmi più contenuti in sei, mentre si riduce nelle restanti quattro.

Nel Mezzogiorno l'inversione del ciclo economico mostra caratteri più marcati e un maggior grado di diffusione. L'area segna dunque un deciso cambio di passo che potrebbe portare rapidamente al recupero della produzione dopo un settennio di ininterrotta riduzione del livello del prodotto. Delle regioni meridionali, solo Abruzzo e Puglia avevano mostrato, analogamente alla maggior parte delle regioni centro-settentrionali, tra il 2010 ed il 2011, un incremento di ripresa dopo il biennio 2008-2009 di forte recessione.

La Campania è la regione italiana, e non solo meridionale, che ha registrato nel 2016 il più alto indice di sviluppo. La crescita del 3,2% del Prodotto interno lordo, secondo i dati ISTAT, giunge al termine di un biennio, dal 2015 al 2016, tutto all'insegna di dati positivi. In Campania un ruolo trainante l'ha svolto l'industria, grazie anche alla diffusione di Contratti di Sviluppo, del Credito d'imposta e delle altre misure a favore delle PMI campane, ma ha potuto altresì beneficiare del rafforzamento del terziario nell'ultimo anno, frutto prevalentemente del positivo andamento del turismo.

La crescita dell'economia campana si irrobustisce, assumendo i caratteri propri di una ripresa strutturale dello sviluppo in una fase in cui nuove catene del valore stanno ridisegnando la geografia economica mondiale e il Mediterraneo - nel quale la regione occupa una posizione centrale - si va affermando come il luogo privilegiato dei flussi mercantili mondiali.

Il recupero dei tredici punti percentuali di prodotto persi nei sette anni di recessione non passa necessariamente per la ricostituzione della struttura economica preesistente, quanto per l'inserimento dell'economia regionale all'interno delle nuove reti dei flussi di scambi

internazionali. Tale strategia è resa possibile dai cambiamenti in atto negli scenari geopolitici mondiali. Il risveglio dei settori manifatturieri campani e segnatamente di quelli legati all'ICT, alla meccanica, ma anche di quelli caratterizzanti il made in Italy come il tessile e il mobilio - in genere, di quelli delle 4A - è nel solco di questa strategia e la scelta di costituire una Zona Economica Speciale rappresenta lo strumento per raccordare le attività produttive del territorio con il mercato mondiale, sfruttando l'evoluzione delle attività industriali verso i processi della logistica economica.

Nel 2016, nella regione risiedono 5.839.084 abitanti, il 9,7% del totale nazionale e la popolazione occupata in attività produttive è il 41,2% della popolazione attiva a fronte del 57,2% nazionale. Il Prodotto interno lordo della regione è di 104.427 milioni di euro, pari al 6,2 % nazionale, un livello di un terzo inferiore al peso demografico della regione. Questo deficit va ricercato nella cronica insufficiente dotazione di capitale sociale produttivo, che non consente una accettabile allocazione della domanda di lavoro (il 20,4% della popolazione attiva è disoccupata rispetto all'11,7% nazionale e all'8,4% del Centro-Nord), cui si aggiunge una minore produttività di sistema; pertanto il livello di ricchezza prodotta imputabile a ciascun residente nella regione risulta di 17.866 euro, il 64,8% di quello medio nazionale. Tale ritardo accomuna le tre più grandi regioni del Sud: Campania, Puglia e Sicilia.

È questo il retaggio di una lunga stagione di interventi la cui intensità ed estensione ha consentito alla regione e al Sud, nel suo complesso, solo di camminare con il resto del Paese, ma non di correre per superare i propri ritardi strutturali. La nuova stagione di politiche per la crescita della Regione ha dato il via ad una lunga corsa che ha come traguardo il superamento del ritardo di sviluppo. I segnali incoraggianti ci sono: del resto, una ripresa strutturale che si va consolidando, come vedremo, anche nel corso del 2017, nei settori suscettibili di recepire in modo profittevole azioni di stimolo come la costituzione della ZES, il raccordo di natura sistemica tra economia del territorio ed economia del mare, insopportabilmente a lungo trascurata nelle strategie di sviluppo dei decenni trascorsi, possono costituire il propellente di questa strategia di intervento.

Di seguito si danno alcuni significativi cenni sullo sviluppo dell'economia della Campania negli ultimi due decenni, teatro dei profondi cambiamenti strutturali nell'ambito di una crescente integrazione economica internazionale (Tab. 1.1, Fig. 1.1 e 1.2).

Tab. 1.1. PIL, occupazione e produttività, variazioni %
(calcolate su valori concatenati - rif. 2010)

calcolate su valori concettuali n.j. 2016

Regioni e ripartizioni	1995 -2000	2001 - 2007	2008 - 2014	2015	2016	2008 - 2016	2001 - 2016	1995 - 2016
Variazioni medie annue					Variazioni cumulate			
PIL								
CAMPANIA	2,1	0,8	-2,3	0,2	2,4	-13,0	-8,2	1,8
Centro-Nord	2,0	1,3	-1,1	0,7	0,8	-5,8	3,4	14,1
Mezzogiorno	2,0	0,6	-2,0	1,1	1,0	-11,3	-7,2	2,5
Italia	2,0	1,2	-1,3	0,8	0,9	-7,1	0,8	11,3
Occupati								
CAMPANIA	0,7	0,5	-1,5	0,8	3,3	-6,5	-3,2	0,1
Centro-Nord	1,2	1,5	-0,3	0,3	1,2	-0,6	10,3	16,9
Mezzogiorno	0,6	1,0	-1,2	1,6	1,5	-5,1	1,8	4,8
Italia	1,0	1,4	-0,5	0,7	1,3	-1,9	7,8	13,3
Produttività (valore aggiunto per occupato)								
CAMPANIA	1,4	0,2	-0,7	-0,7	-1,0	-6,4	-4,8	1,8
Centro-Nord	0,7	-0,2	-0,6	0,2	-0,6	-4,6	-5,8	-2,2
Mezzogiorno	1,4	-0,4	-0,7	-0,5	-0,7	-6,0	-8,5	-2,1
Italia	0,9	-0,2	-0,6	0,0	-0,6	-4,7	-6,0	-1,6

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT

Fig. 1.1 Prodotto interno lordo (numeri indice 1995=100)

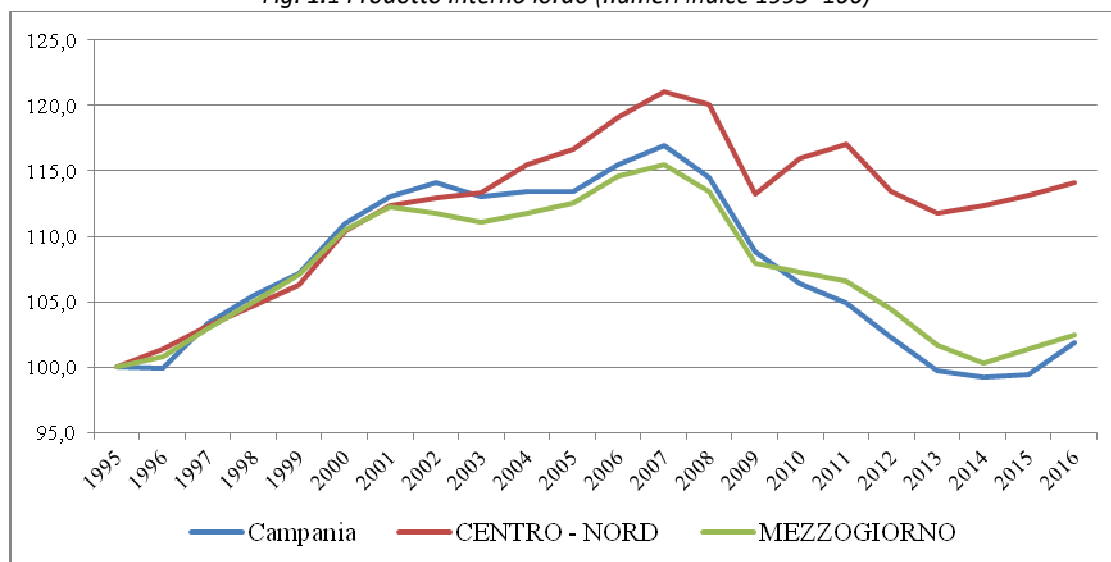
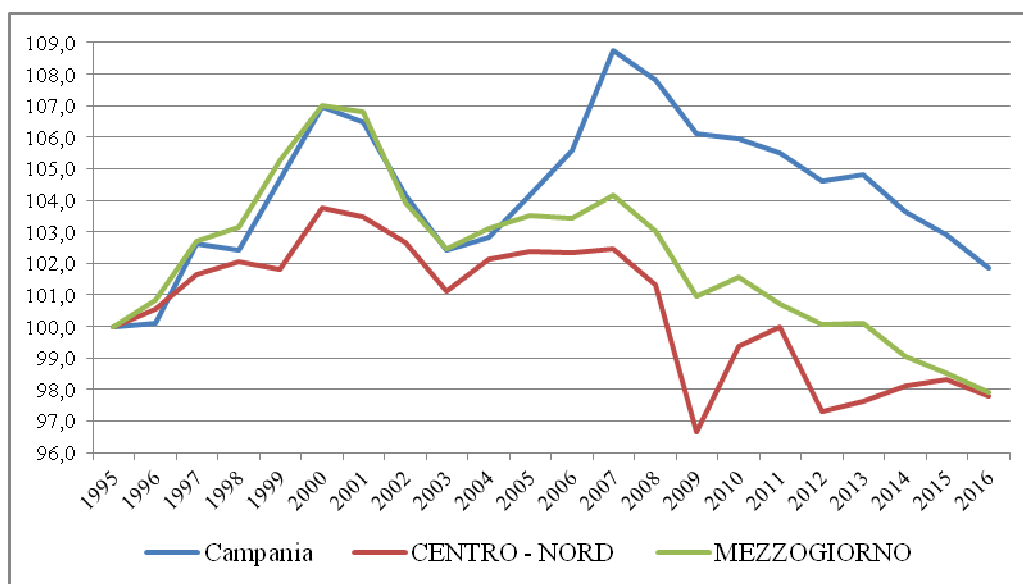


Fig. 1.2. Produttività del sistema economico campano (numeri indice 1995=100)



Dopo la fase recessiva dei primi anni '90, conseguenza del contenimento della spesa pubblica imposto dal processo di convergenza europeo e dal venir meno dell'intervento straordinario, la Campania aggancia il ciclo di ripresa che dura dal 1995 al 2000, con una crescita, favorita anche dal ripartire delle politiche regionali, che supera nel quinquennio quella del resto del Paese. Il successivo periodo 2001-2007 inizia con l'entrata dell'Italia nell'Euro e culmina con la più grande recessione dell'economia italiana (e mondiale). La regione, come, del resto, l'Italia intera, in questo periodo soffre un forte problema di stagnazione della crescita. Dal 2008-2009 si afferma una lunga fase recessiva, forse la più lunga dall'epoca contemporanea. La Campania risente della recessione anche in maggior misura che il resto del Mezzogiorno. Il PIL si riduce di 15 punti percentuali e l'occupazione di 10 punti; la produttività diminuisce di circa quattro punti percentuali. Ad ogni modo, se vista nell'arco del ventennio, la dinamica della produttività in Campania si mantiene decisamente superiore a quella rilevata per il resto del Paese, un risultato che rivela una tendenza del sistema economico regionale ad un più intenso processo di ristrutturazione, in grado di produrre, nella fase di ripresa, una più rapida capacità di risposta all'avvio dell'inversione ciclica, come si è avuto dianzi modo di illustrare.

Il lungo periodo di recessione ha agito in profondità nel tessuto produttivo della regione intaccando il sistema manifatturiero più degli altri settori produttivi; il tasso di industrializzazione si riduce da 52 addetti industriali ogni mille abitanti nel 2008 a poco più di 40 nel 2016. Il processo di deindustrializzazione accomuna tutte le regioni italiane e la Campania, che conserva tra le regioni più grandi del Sud una posizione di rilievo, nell'ultimo biennio mostra inequivocabili segni

di ripresa. Infatti, tra il 2008 e il 2014 il prodotto industriale della Campania si riduce del 31,7%, in linea con la media del Mezzogiorno con una diminuzione più che doppia del Centro-Nord (-12,8%), ma nel biennio 2015-2016 l'industria in Campania recupera quasi sei punti percentuali contro i tre nel Centro-Nord e i due nel Sud.

Il settore delle costruzioni ha subito anche con maggiore intensità dell'industria in senso stretto gli effetti di un'economia in recessione, riducendo del 38,2% il livello di prodotto tra il 2007 ed il 2014 contro il 36,6% del Mezzogiorno e il 30,3% del Centro-Nord; nel biennio 2015-2016 recupera in Campania quasi quattro punti percentuali rispetto ai quasi cinque del Mezzogiorno e ad un ulteriore calo nel Centro-Nord di 3 punti percentuali.

I settori terziari crescono nel lungo periodo perché l'economia richiede sempre maggiori servizi incorporati o scorporati dai prodotti industriali. Le dinamiche settoriali continuano ad essere caratterizzate da un processo di terziarizzazione dell'economia, che coinvolge tutti i settori e anche direttamente i consumatori. Questo rende parzialmente indipendente dal ciclo l'andamento del prodotto terziario. Se si esaminano gli ultimi quindici anni (periodo 2001-2016) i settori dei servizi sono stati il comparto trainante delle economie delle regioni centro settentrionali con un +8%, ma non in quelle del Mezzogiorno (-0,3%) e ancor meno in Campania (-2,2%). La divergenza nei comportamenti appare più evidente nella fase recessiva nel corso della quale i settori terziari perdono in Campania quasi un decimo del prodotto contro il -6,5% del Mezzogiorno e il -2,4% del Centro-Nord. Non si può trascurare comunque una più marcata reattività del terziario in Campania che - nel solo 2016 - recupera oltre due punti percentuali contro i 0,8 del Sud e i 0,6 del Nord.

Il processo di accumulazione ha scandito i cicli economici che si sono succeduti dall'inizio del nuovo secolo. Gli investimenti fissi lordi hanno sostenuto la crescita del PIL campano nel periodo 2001-2007, aumentando del 2,15% in media all'anno, grazie soprattutto ai settori terziari, delle costruzioni e dell'agricoltura (tab. 1.2). L'industria manifatturiera, invece, ha mostrato evidenti segni di difficoltà, registrando un calo dello 0,67% all'anno, anche se leggermente meno grave di quello del Mezzogiorno, ma a fronte di uno sviluppo del 2,23% nel Centro-Nord. L'industria manifatturiera campana si è trovata dunque ad affrontare il lungo periodo di recessione in posizione di debolezza rispetto alle regioni centro settentrionali; il risultato alla fine del periodo recessivo appare del tutto scontato dunque: il valore degli investimenti industriali nel 2014 è meno della metà di quello del 2008 contro il -46,5 % del Mezzogiorno nel complesso e un relativamente assai modesto -13 % del Centro-Nord.

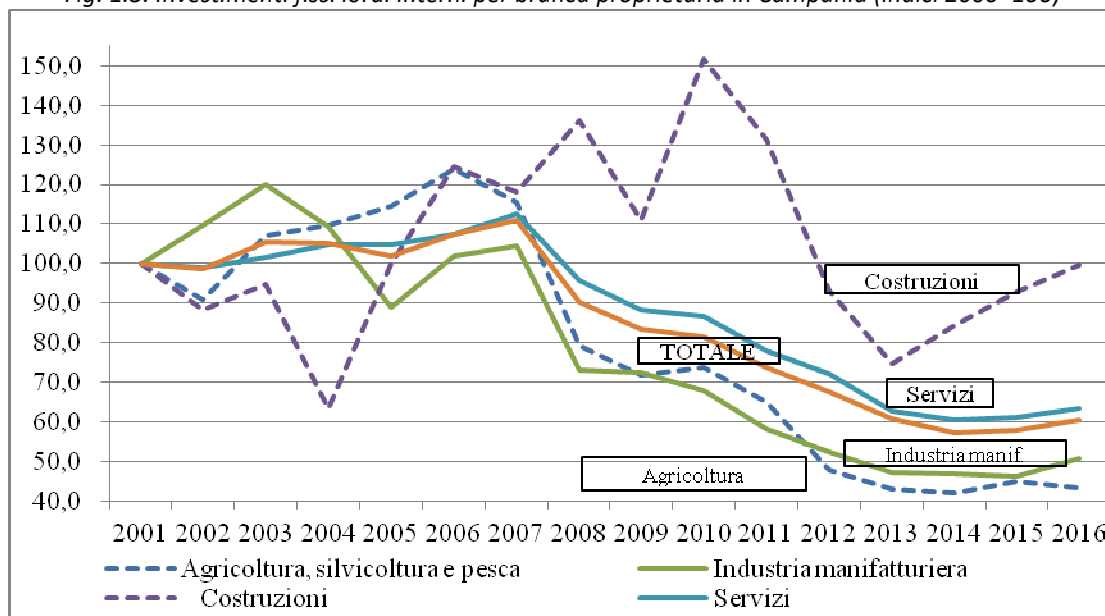
Tab. 1.2. Investimenti fissi lordi interni per branca proprietaria in Campania e nelle ripartizioni variazioni % (calcolate su valori concatenati con anno di riferimento 2010)

Branche proprietarie	2001 - 2007	2008 - 2014	2015 - 2016	2001 - 2007	2008 - 2014	2015 - 2016
	Variazioni medie annue			Variazioni cumulate		
Campania						
Agricoltura, silvicoltura e pesca	2,69	-13,42	1,38	20,44	-63,53	2,77
In senso stretto	-0,37	-9,83	3,26	-2,59	-51,53	6,62
Industria manifatturiera	-0,67	-10,82	4,18	-4,59	-55,15	8,53
Costruzioni	7,65	-4,68	8,76	67,50	-28,52	18,28
Servizi	3,07	-8,52	2,50	23,54	-46,38	5,07
Commercio all'ingrosso e al dettaglio	4,99	-6,69		40,58	-38,43	
Attività finanziarie e assicurative	2,17	-10,86		16,18	-55,28	
Amministrazione pubblica altri servizi	3,42	-5,08		26,51	-30,59	
Totale economia Campania	2,15	-8,99	2,65	16,09	-48,30	5,37
Mezzogiorno	1,80	-6,66	2,45	13,33	-38,27	4,95
Centro-Nord	2,32	-4,46	2,25	17,42	-27,35	4,54
Italia	2,19	-4,98	2,26	16,41	-30,05	4,58

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT

L'uscita dalla recessione dell'economia della Campania nel biennio 2015-2016 è stata incoraggiata da una ripresa del processo di accumulazione anche più intenso di quello del resto del Paese (5,4% a fronte del 4,5% del Centro-Nord e del 5% del Sud nel complesso). Uno stimolo particolarmente incisivo è stato indirizzato al settore manifatturiero con una crescita cumulativa degli investimenti dell'8,5%. Un risultato notevole che interviene dopo un lungo periodo, che va dal 2003 al 2014, contrassegnato da forti contrazioni dei livelli di flussi, salvo la singolare inversione del 2005. Quanto ai restanti settori dell'economia campana, stenta il riavvio di un processo di accumulazione nelle attività agricole, e assai prudente appare nelle attività terziarie. L'attività di accumulazione del capitale sembra proseguire nel 2017 e dovrebbe rafforzarsi nel 2018. Secondo l'annuale indagine condotta dalla Banca d'Italia tra settembre e ottobre del 2017 su di un campione di imprese industriali con almeno 20 addetti nei primi nove mesi del 2017 le imprese hanno nel complesso realizzato i piani di espansione degli investimenti formulati a inizio anno. Analogo atteggiamento è manifestato dalle imprese dei settori terziari (Fig. 1.3).

Fig. 1.3. Investimenti fissi lordi interni per branca proprietaria in Campania (indici 2000=100)



In Campania il 55,6% del prodotto si concentra a Napoli il capoluogo di regione nel quale risiede il 53,2% della popolazione. Le altre quattro province producono il restante 44,4% del prodotto: la quota di Salerno, la seconda provincia della regione, è pari al 18,9%, quella di Caserta al 14,1%, mentre il prodotto di Avellino e Benevento risulta pari rispettivamente al 7,9% e al 4,9% del totale regionale (tab. 1.3). La distribuzione del prodotto non si discosta apprezzabilmente da quella della popolazione residente. Le pur modeste differenze tra la distribuzione della popolazione e quella del prodotto contribuiscono tuttavia ad evidenziare forme di squilibrio nella distribuzione regionale della produzione, alimentate anche da un differente livello di produttività aggregata espresso dai sistemi economici provinciali. La provincia di Napoli ha un prodotto pro capite pari al 104,5 di quello medio regionale, Salerno raggiunge il 99,9 e Avellino il 95,8%; più distanti dalla media regionale risultano invece Benevento (90,0) e soprattutto Caserta (89,8). Per queste ultime lo squilibrio si è accentuato nel periodo di recessione, appare infatti molto critica la posizione di Caserta mentre per Benevento prosegue la tendenza negativa in atto dai primi anni 2000.

Tab. 1.3. Prodotto pro capite nelle province della Campania,
(indice, Campania=100, calcolati su valori correnti)

Province e regione	2000	2007	2014
Italia	100,0	100,0	100,0
Mezzogiorno (in % dell'Italia)	67,2	67,3	66,0
Campania (in % dell'Italia)	66,2	66,4	63,8
Campania	100,0	100,0	100,0
Caserta	90,6	95,2	89,8
Benevento	97,5	92,4	90,0
Napoli	103,6	103,1	104,5
Avellino	95,4	98,5	95,8
Salerno	99,7	97,8	99,9

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT

La sostanziale stagnazione dell'economia della prima parte degli anni 2000 ha interessato soprattutto Napoli (+0,55%) e Salerno (+0,48%), mentre il prodotto dell'economia di Benevento si riduce in media dello 0,16% all'anno. La recessione manifesta i suoi effetti più gravi nelle province interne come Benevento (-2,97%), ma anche Avellino (-2,91%) e Caserta (-2,60%). Nelle province di Napoli e Salerno, invece, la contrazione è meno intensa e inferiore al 2% medio all'anno, un risultato relativamente meno grave determinato dalla più elevata presenza dei settori terziari propri delle aree metropolitane. Napoli del resto è tra le tre più grandi aree urbane italiane. Nelle province più interne invece, l'intero sistema economico ha risentito della recessione, che ha colpito in particolar misura il settore manifatturiero (tab. 1.4).

Tab. 1.4. Valore aggiunto nelle province della Campania, variazioni % (calcolate su valori concatenati, anno di riferimento 2010)

Province e regione	2001-2007	2008-2014	2001-2007	2008-2014
	Variazioni medie annue		Variazioni cumulate	
Italia	1,15	-1,15	8,30	-7,75
Mezzogiorno	0,62	-1,83	4,44	-12,11
Campania	0,73	-2,13	5,26	-14,02
Caserta	1,88	-2,60	13,90	-16,86
Benevento	-0,16	-2,97	-1,15	-19,02
Napoli	0,55	-1,95	3,93	-12,85
Avellino	1,16	-2,91	8,44	-18,66
Salerno	0,48	-1,83	3,44	-12,13

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT

La distribuzione delle attività industriali, se confrontate con la popolazione, presenta a livello provinciale evidenti diversità, soprattutto prima dell'insorgere della recessione economica (tab. 1.5). Avellino con un indice pari a 73,5 ogni mille abitanti risultava nel 2007 la provincia con la

più elevata presenza di attività manifatturiere, seguita a distanza da Salerno con 52,4 addetti ogni mille abitanti e il resto della regione intorno ai 50 addetti.

Il forte crollo delle attività nel settennio di crisi ha comportato un sostanziale avvicinamento tra le province campane: se tra la più industrializzata e quella meno nel 2007 la differenza si commisurava in quasi 25 punti (73,5 contro 48,9), nel 2014 la distanza si accorcia sino a 20 punti. La perdita di attività produttive industriali appare in tutta la sua gravità ad Avellino che passa da 73,5 a 55,8 addetti ogni mille abitanti, e, soprattutto, a Caserta (da 50 a 35,7), che risulta ora la provincia meno industrializzata della regione.

Tab. 1.5 . Popolazione, Prodotto e Tasso di industrializzazione (a)

Province regione	e	2000	2007	2014	2000	2007	2014	2000	2007	2014
Popolazione			Prodotto			Tasso di industrializzazione				
Campania		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	52,9	52,2	38,7
Caserta		15,0	15,3	15,4	13,5	14,6	14,1	50,3	50,0	35,7
Benevento		5,0	5,0	5,0	4,9	4,6	4,3	56,4	49,0	37,2
Napoli		53,7	53,3	53,2	55,6	54,9	55,6	49,0	48,9	36,9
Avellino		7,5	7,5	7,5	7,2	7,4	7,0	70,6	73,5	55,8
Salerno		18,8	18,9	18,9	18,8	18,5	18,9	57,8	52,4	40,2
(a) Occupati nell'industria in senso stretto ogni mille abitanti										

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT

1.2 L'andamento dell'occupazione

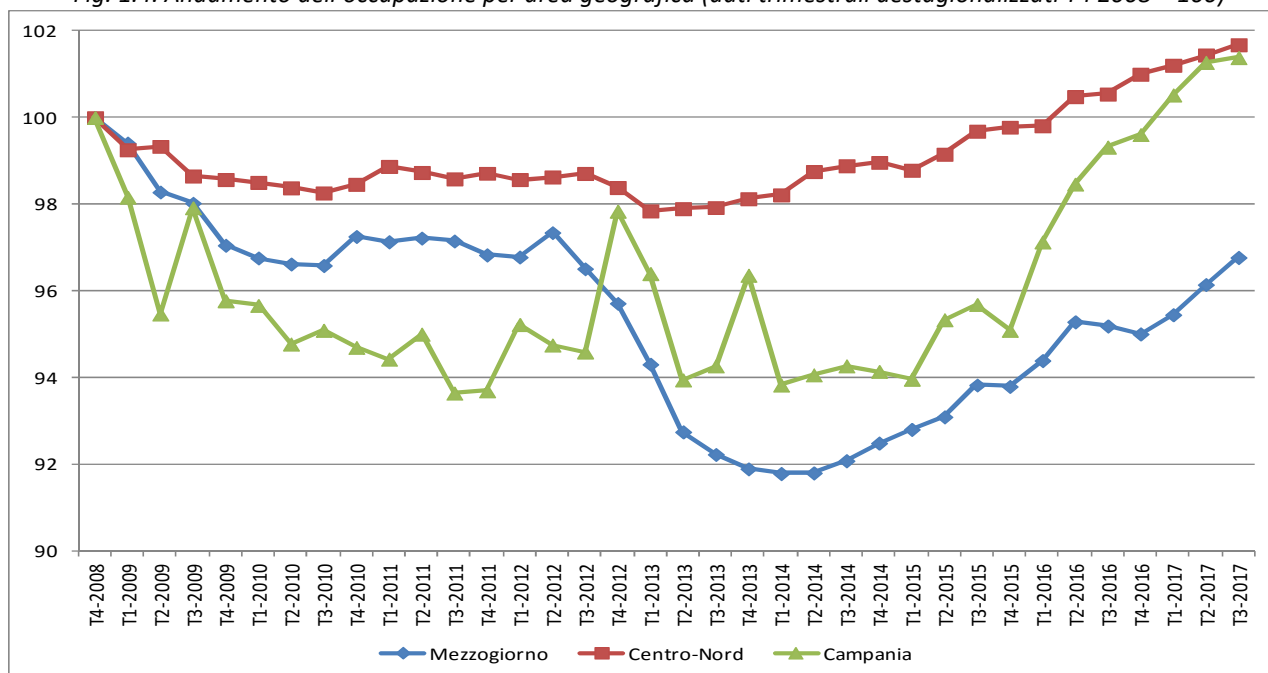
Tra il 2008 ed il 2016 l'occupazione è diminuita di 1 milione di unità, di cui circa 600 mila nel Mezzogiorno e 400 mila nel resto del Paese. Nel terzo trimestre 2017, sui dati depurati da fattori stagionali, il Centro-Nord è ampiamente al di sopra dei livelli di fine 2008 (+279 mila unità), mentre il Mezzogiorno resta al di sotto di circa 206 mila unità, avendo recuperato circa il 65% delle unità perdute. La Campania alla fine del terzo trimestre del 2017 ha ampiamente recuperato i livelli pre-crisi (fig. 1.4).

La ripresa dell'occupazione ha coinciso con un moderato calo della disoccupazione, fortemente aumentata nella lunga fase recessiva, che resta tuttora su valori circa doppi rispetto a quelli pre-crisi, anche per un tendenziale aumento della partecipazione al mercato del lavoro connesso all'allungamento dell'età pensionabile ed alle maggiori probabilità di trovare un lavoro. Il tasso di disoccupazione nel complesso delle regioni meridionali è salito dal 12% del 2008 al 20,7%

nel 2014 per poi scendere al 19,6% nella media del 2016 e restare sostanzialmente sugli stessi valori (19,4%) nella media dei primi tre trimestri dell'anno in corso.

La Campania si caratterizza per una ripresa più lenta nella seconda metà del 2014, ma che accelera decisamente nel 2016 e nei primi nove mesi di quest'anno. Il profilo ciclico della regione vede un andamento sostanzialmente simile al resto del Mezzogiorno all'avviarsi della ripresa ed una dinamica più accentuata a partire dal 2016. La Campania nel 2017 ha sostanzialmente recuperato i circa 140 mila occupati persi nel corso della fase recessiva.

Fig. 1.4. Andamento dell'occupazione per area geografica (dati trimestrali destagionalizzati T4 2008 = 100)



Il tasso di occupazione, nella regione, flette di poco più di un punto percentuale dal 42,4 del 2008 al 41,2% del 2016, con un calo più contenuto di quello rilevato per la media del Mezzogiorno (-3 punti circa dal 46% al 43%). La moderata flessione dell'occupazione in Campania si è combinata con un incremento particolarmente marcato delle persone in cerca di occupazione, che salgono da circa 240 mila nel 2008 a circa 418 mila unità, mentre il tasso di disoccupazione quasi raddoppia passando da circa il 12% a valori intorno al 20%.

Il 2016 conferma e rafforza i segnali di ripresa emersi nel corso dell'anno precedente. Continua nella media dell'anno, l'andamento positivo dell'occupazione nel Mezzogiorno su ritmi più accentuati rispetto al resto del Paese. Il dato del Mezzogiorno in complesso sottende andamenti positivi in tutte le regioni con l'eccezione delle Isole.

In base ai dati dell'indagine continua sulle forze di lavoro dell'ISTAT, il numero degli occupati nella media del 2016 in Campania è risultato pari a 1 milione 636 mila unità, circa 60 mila unità in più rispetto all'anno precedente, pari al +3,8% (+1,7% nel Mezzogiorno e +1,2% nel Centro-Nord). La sensibile ripresa dopo il moderato aumento dell'anno precedente lascia intendere un trend positivo di più ampio respiro (tab. 1.6).

Tab 1.6 Occupati, per sesso e classe d'età e cittadinanza (anno 2016 e III trim 2017)

Regioni e ripartizioni	Totale	Maschi	Femmine	15-34	35-49	50 ed oltre	Stranieri	Italiani
Media 2015 – 2016								
variazioni assolute in migliaia								
Campania	2,1	2,9	0,6	18,8	6,2	34,8	1,6	2,0
Mezzogiorno	100,8	55,2	45,6	17,7	-25,7	108,8	90,9	9,9
Centro-Nord	192,3	93,4	98,9	26,4	-79,2	245,1	160,3	32,0
Italia	293,1	148,6	144,5	44,1	-104,9	353,9	251,2	41,9
Variazioni percentuali								
Campania	59,8	36,9	22,9	5,2	0,9	6,6	1,5	12,8
Mezzogiorno	1,7	1,5	2,1	1,3	-1,0	5,6	1,6	2,9
Centro-Nord	1,2	1,0	1,4	0,7	-1,0	4,8	1,1	1,6
Italia	1,3	1,1	1,5	0,9	-1,0	5,0	1,2	1,8
Media 2016 - 2017 (primi 3 trimestri)								
variazioni assolute in migliaia								
Campania	46,6	36,7	9,9					
Mezzogiorno	63,8	42,0	21,8	-2,4	-20,9	87,2	8,9	54,9
Centro-Nord	196,8	76,6	120,2	42,8	-96,5	250,3	21,3	175,5
Italia	260,6	118,6	142,0	40,5	-117,5	337,5	30,2	230,4
Variazioni percentuali								
Campania	2,9	3,5	1,7					
Mezzogiorno	1,1	1,1	1,0	-0,2	-0,8	4,1	2,5	1,0
Centro-Nord	1,2	0,8	1,6	1,2	-1,3	4,5	1,0	1,2
Italia	1,1	0,9	1,5	0,8	-1,2	4,4	1,3	1,1

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT. Indagine continua sulle forze di lavoro.

La crescita dell'occupazione, in Campania, è più intensa per le femmine (4,2% a fronte del +3,6% dei maschi). Ancora in crescita con ritmo più accentuato gli occupati giovani fino a 34 anni (+5,2%), crescono anche le classi d'età centrali (+0,9%) e in maniera decisa gli occupati con 50 anni ed oltre (+6,6%).

L'aumento dell'occupazione in Campania nella media dello scorso anno interessa sia gli occupati dipendenti (+3,2%) sia la componente autonoma, in crescita del 5,4%. Tra i dipendenti in aumento più deciso sono quelli con contratto a tempo indeterminato (+3,7%) mentre i dipendenti

a termine crescono dello 0,6%. La crescita degli occupati riguarda sia il lavoro part time che sale del 5,2% sia il lavoro a tempo pieno dopo la lieve flessione dell'anno precedente (+3,5%, era -0,2% nel 2015). Resta elevata nella regione la quota del part time involontario (76,2% a fronte del 78,0% del Mezzogiorno in complesso) connessa alla carenza di opportunità di lavoro a tempo pieno.

Il risultato complessivo della Campania riflette un andamento lievemente positivo nell'industria e in agricoltura ed un deciso incremento nei servizi. Nella regione crescono dello 0,4% gli occupati dell'industria e dell'agricoltura mentre aumentano del 5% quelli dei servizi. La sostanziale stazionarietà dell'industria nella regione riflette un significativo aumento nell'industria in senso stretto (+5,4%, -6,2% nel 2015) mentre flettono decisamente gli occupati nel settore delle costruzioni (-9,0%) dopo la crescita dell'anno precedente (+2,9%).

La decisa crescita dei servizi è particolarmente accentuata nel comparto commerciale e turistico (+7,1%, +4% nei servizi vari). La ripresa dell'industria in senso stretto è trainata in particolare dalle industrie estrattive, metalmeccaniche, minerali non metallifere, carta e stampa e tessili-abbigliamento. Tra i servizi le dinamiche più accentuate riguardano le attività finanziarie ed assicurative, il commercio, gli alberghi e pubblici esercizi ed istruzione e sanità.

In Campania, le persone in cerca di occupazione nel 2016 sono 418 mila, erano 400 mila l'anno precedente; il tasso di disoccupazione dal 19,8% nel 2015 sale al 20,4% nel 2016. In calo invece la disoccupazione di lunga durata: i disoccupati da 12 mesi, erano il 68,4% del totale dei disoccupati nel 2015 e si sono ridotti al 68% nel 2016. Il tasso di disoccupazione di lunga durata resta al 13,8% oltre un punto in più rispetto alla media del Mezzogiorno.

La situazione di squilibrio nel complesso del mercato del lavoro assume connotati di ancor maggiore gravità con riguardo ai giovani nonostante i recenti miglioramenti. Il tasso di disoccupazione giovanile 15-24 anni flette nel 2016 di circa 2 punti e mezzo, attestandosi al 37,8% a livello nazionale e al 51,7% nel Mezzogiorno (era al 54,1% nel 2015) con un picco del 54,4% per le giovani donne meridionali. Leggermente meno problematica è la situazione dei giovani campani nonostante il deciso calo dell'ultimo anno: il tasso di disoccupazione dei 15 – 24enni si attesta nel 2016 al 49,9% con un picco del 53,2% per le donne.

Circa 559 mila sono i giovani campani tra i 15 ed i 34 anni che non lavorano e al tempo stesso sono fuori dal sistema formativo (neet). Di questi 198 mila sono in cerca di occupazione mentre 361 mila non cercano o cercano non attivamente perché ritengono che non ci siano opportunità di trovare un lavoro adeguato. Il 55% di questi giovani è diplomato o laureato.

In Italia l'incidenza particolarmente elevata dei neet rispetto ai principali Paesi europei è essenzialmente ascrivibile alle regioni meridionali mentre i valori delle regioni del Centro-Nord sono abbastanza in linea con quelli medi europei. La strutturale carenza di domanda di lavoro in Campania come nel Mezzogiorno è alla base anche della ripresa dei flussi migratori e del pendolarismo di lunga distanza fuori regione e fuori circoscrizione. Negli ultimi anni, il pendolarismo Sud-Nord-Estero, in linea con quanto emerso per le emigrazioni, riflette le profonde difficoltà che hanno interessato la struttura economica e la società del Mezzogiorno ed è caratterizzato dal crescente coinvolgimento della componente giovanile più scolarizzata (tab. 1.7).

Tab.1.7 Giovani Neet di 15-34 anni nel Mezzogiorno per titolo di studio e regione nel 2016 (giovani non occupati e non in istruzione e formazione)

Regione e ripartizioni	Totale	In cerca di occupazione	Inattivi	Nessun titolo Licenza elementare	Terza media	Diploma	Laurea
Valori assoluti in migliaia							
Campania	559	198	361	26	225	251	57
Mezzogiorno	1.820	692	1.128	76	720	824	201
Centro-Nord	1.457	622	835	48	496	696	217
Italia	3.277	1.315	1.962	124	1.216	1.519	418
Incidenza sul totale della popolazione							
Campania	38,7	13,7	25,0	65,3	39,2	38,5	32,0
Mezzogiorno	37,5	14,3	23,2	64,2	37,4	37,3	33,3
Centro-Nord	18,8	8,0	10,8	48,7	18,5	19,3	16,1
Italia	26,0	10,4	15,6	57,2	26,4	26,2	21,4
Variazioni % sul 2007							
Campania	0,4	68,2	-17,8	-53,5	-21,2	41,8	48,8
Mezzogiorno	6,0	56,1	-11,5	-46,5	-11,2	30,9	47,4
Centro-Nord	37,2	93,6	12,8	-27,8	24,7	51,2	57,9
Italia	17,9	71,9	-2,6	-40,6	0,6	39,5	52,7

Fonte: Elaborazioni Banca d'Italia e SVIMEZ su microdati ISTAT RCFL.

Nel complesso delle regioni meridionali, il fenomeno interessa nella media del 2016 circa 208 mila persone pari al 9,3% del complesso dei pendolari a fronte del 6,3% della media del Centro-Nord. Di questi 54 mila, in aumento rispetto al 2015 (48 mila), si muovono verso altre regioni ma appartenenti allo stesso Mezzogiorno mentre 154 mila si dirigono verso le regioni del Centro-Nord o verso l'estero. In Campania il pendolarismo fuori regione coinvolge circa 61 mila persone pari al 3,7% dell'occupazione. Di questi circa 9 mila 300 lavorano fuori dalla regione ma in regioni del Mezzogiorno, circa 47 mila lavorano nel Centro-Nord e quasi 4200 all'estero.

Il quadro positivo della media del 2016 è essenzialmente dovuto all'andamento nella prima parte dell'anno. Negli ultimi due trimestri l'occupazione ristagna per poi riprendere a crescere nei primi tre trimestri del 2017. L'analisi dei dati depurati dai fattori stagionali evidenzia, a livello nazionale, una crescita degli occupati in tutti e quattro trimestri del 2016, più accentuata nel secondo trimestre. Una dinamica leggermente diversa caratterizza l'occupazione meridionale, con la decisa crescita nei primi due trimestri dell'anno, seguita da moderate flessioni nel terzo e nel quarto trimestre. Nella media dei primi tre trimestri del 2017, in Italia, l'occupazione cresce rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente di circa 261 mila unità, pari al +1,1%. L'incremento dell'occupazione interessa entrambe le circoscrizioni con ritmi sostanzialmente simili: rispetto al corrispondente periodo del 2016, il numero degli occupati cresce di circa 64 mila unità (+1,1%) nel Mezzogiorno e di 197 mila unità nel Centro-Nord (+1,2%).

Il prolungarsi della dinamica crescente nelle regioni meridionali, nonostante il moderato rallentamento, è un segnale incoraggiante, che testimonia come il Sud puntando su alcuni settori strategici e coadiuvato da un'azione politica più incisiva possa avviarsi su un sentiero di duratura ripresa. Il tasso di occupazione sale nella media dei tre trimestri di quasi un punto percentuale al 57,9% della popolazione in età da lavoro a livello nazionale e, rispettivamente, al 44% nel Mezzogiorno (+0,6 p.p.) e al 65,4% nel resto del Paese. In questo contesto, la Campania si caratterizza per un andamento marcatamente positivo dell'occupazione a partire dal 2016. Nella media dei primi tre trimestri del 2017 gli occupati campani sono circa 1 milione 682 mila: 47 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2016 (+2,9%). Il tasso di occupazione sale nella regione di oltre un punto, dal 41,1 al 42,2%.

Nel 2017, contribuiscono alla crescita dell'occupazione nella regione i settori extra agricoli mentre resta sostanzialmente stabile l'occupazione agricola: la crescita è particolarmente sensibile nell'industria (+7%) trainata dall'industria in senso stretto (+4,8%) e da una decisa inversione positiva del settore delle costruzioni (+11,9%). Più contenuta la crescita del settore dei servizi (+1,8%) ascrivibile in larga parte al comparto commerciale e turistico (+4,5%) mentre la dinamica degli occupati negli altri servizi rallenta sensibilmente (+0,7%)

La percezione di maggiori opportunità di trovare lavoro attenua i fenomeni di scoraggiamento diffusi a tutte le aree del Paese, soprattutto tra i giovani, determinando una tendenziale flessione dell'offerta implicita di lavoro. Nella regione nei primi nove mesi del 2017 flettono gli inattivi in età lavorativa in complesso (-82 mila unità pari al -4,3%). La flessione degli inattivi è interamente ascrivibile alle forze lavoro potenziali, costituite da coloro che, pur non

essendo a rigore inseribili tra le persone attive, sono disponibili, immediatamente o in tempi brevi, a lavorare (-85 mila unità pari al -12,8%).

Indicazioni sostanzialmente positive provengono anche dai dati sul ricorso alla cassa integrazione guadagni. Rispetto ai primi nove mesi del 2016 le ore autorizzate nel corrispondente periodo del 2017 flettono sensibilmente (-23%, dopo la lieve flessione dell'anno precedente). Correggendo il tasso di disoccupazione con coloro che cercano lavoro non attivamente e con le unità virtuali a zero ore in cassa integrazione, emergono gli squilibri determinati dal lungo periodo di recessione e - al tempo stesso - i segnali di ripresa. Il tasso di disoccupazione così corretto flette di quasi un punto percentuale nella regione rispetto ai primi nove mesi del 2016 attestandosi al 30,7%, in linea con il resto del Mezzogiorno.

1.3 L'andamento economico provinciale

Come la lunga e pervasiva la crisi non ha inciso allo stesso modo nelle province campane così la breve ripresa ha manifestato intensità differenziate nelle diverse province che si discostano sensibilmente dalla media regionale: Napoli, Avellino e, soprattutto, Benevento in peggio (rispettivamente -2,4%, -3,6% e -13,8% tra il 2008 ed il 2016). Salerno (-0,1%) ed in particolare Caserta (+1,5%) in meglio (tab. 1.8).

Tab. 1.8 - Occupati per settore di attività economica, regione e provincia. Variazioni % 2008 - 2016 e 2015 - 2016

Province e Regione	Agricoltura	Industria	di cui: in senso stretto	Costruzioni	Servizi	Commercio, alberghi e ristoranti (g,i)	Altre attività dei servizi (j-u)	Totale
Variazioni % 2008 - 2016								
CAMPANIA	-6,0	-19,1	-11,2	-32,1	4,1	-1,0	6,6	-2,1
Caserta	21,9	-8,4	0,5	-23,9	3,9	8,5	2,4	1,5
Benevento	-28,1	-26,7	-32,1	-19,3	-5,8	-16,0	-1,9	-13,8
Napoli	-31,0	-20,6	-12,5	-34,0	4,4	0,7	6,2	-2,4
Avellino	59,7	-23,3	-22,8	-24,5	2,4	7,4	0,3	-3,6
Salerno	-1,4	-18,6	-3,9	-39,6	6,5	-9,1	15,9	-0,1
Variazioni % 2015 - 2016								
CAMPANIA	0,4	0,4	5,4	-9,0	5,0	7,1	4,0	3,8
Caserta	-11,7	3,4	3,9	2,4	5,9	12,2	3,9	4,2
Benevento	-20,3	-6,6	-0,1	-13,1	13,4	5,8	16,1	4,1
Napoli	0,4	-1,7	6,2	-15,5	3,9	6,1	3,0	2,8
Avellino	50,5	3,4	-4,0	25,7	4,8	19,8	-0,7	6,6
Salerno	4,6	3,1	11,8	-12,4	5,3	3,4	6,2	4,8

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT. Indagine continua sulle forze di lavoro.

L'andamento positivo nella provincia di Caserta è connesso ad una sostanziale tenuta dell'occupazione nel corso della crisi, con un moderato calo nel biennio 2014-15 ed una ripresa nel 2016 (+4,2%), trainata essenzialmente dai settori extra agricoli in presenza di un deciso calo dell'occupazione agricola. In forte recupero nell'ultimo anno anche la provincia di Avellino (+6,6%), in larga parte ascrivibile ai settori dell'agricoltura e delle costruzioni.

Nell'ultimo anno, del resto, crescono decisamente tutte le province campane con solo Napoli sotto la media regionale (+2,8%). Particolarmente sensibile è l'espansione dei servizi nelle province di Caserta ed Avellino, dove cresce sensibilmente anche l'occupazione industriale. Nelle province di Napoli e Benevento invece la crescita dell'occupazione è sostanzialmente ascrivibile al settore terziario. Tutti i settori partecipano alla ripresa in provincia di Salerno, con una decisa crescita dell'industria in senso stretto che compensa la flessione nel settore delle costruzioni.

La disoccupazione è elevata in tutte le province con l'eccezione di Benevento (13,6%) ed Avellino (14,6%), che presentano valori relativamente bassi del tasso di disoccupazione se raffrontati alla media della regione e al Mezzogiorno in complesso. Nel 2016 il tasso di disoccupazione più elevato si rileva a Napoli (22,8%) seguita dalla provincia di Caserta (21,0%). Particolarmente grave è la disoccupazione giovanile (15 – 24 anni) che in provincia di Napoli si avvicina al 55%. Molto elevato è anche il dato di Avellino di poco inferiore al 51% (tab. 1.9).

Tab. 1.9 Tasso di disoccupazione totale e giovanile (15-24) e tasso di occupazione per regione e provincia

Province e Regione	2015			2016		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Tasso di disoccupazione						
CAMPANIA	17,9	23,0	19,8	18,5	23,6	20,4
Caserta	16,9	24,6	19,6	19,3	24,0	21,0
Benevento	13,3	14,3	13,7	13,9	13,2	13,6
Napoli	20,1	25,9	22,1	20,5	27,2	22,8
Avellino	13,7	20,9	16,5	13,4	16,6	14,6
Salerno	15,8	18,0	16,6	15,9	20,1	17,5
Tasso di disoccupazione (15-24 anni)						
CAMPANIA	48,8	58,5	52,7	47,7	53,2	49,9
Caserta	56,0	64,6	59,5	44,5	42,0	43,6
Benevento	39,5	40,9	40,0	55,2	25,4	43,7
Napoli	48,1	60,3	53,2	51,7	58,9	54,7
Avellino	40,0	60,8	48,2	48,0	56,5	50,6
Salerno	52,2	48,3	50,8	38,0	50,0	42,5
Tasso di occupazione (15-64 anni)						
CAMPANIA	52,0	27,4	39,6	53,9	28,7	41,2
Caserta	49,0	24,1	36,5	49,9	26,4	38,0
Benevento	53,4	29,6	41,5	52,4	33,6	43,0
Napoli	50,4	24,9	37,4	52,1	25,5	38,6

Avellino	58,7	35,1	46,9	62,3	38,8	50,6
Salerno	56,4	33,9	45,1	59,5	34,9	47,1

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT. Indagine continua sulle forze di lavoro.

Un'analisi di maggior dettaglio territoriale riferita ai sistemi locali del lavoro evidenzia che nel corso della crisi, tra il 2008 ed il 2014, hanno tenuto i medio-piccoli sistemi locali specializzati (turistici, dell'agroalimentare e del tessile abbigliamento) (tab. 1.10). Tra i sistemi turistici, positivi i risultati di quelli della provincia di Salerno e sostanzialmente negativi quelli della provincia di Napoli. I grandi sistemi urbani sono quelli che hanno più subito l'impatto della crisi, con Salerno e Napoli che hanno mantenuto i livelli occupazionali pur in presenza di un forte aumento della disoccupazione, mentre Benevento, Caserta ed Avellino hanno registrato andamenti negativi sia in termini di occupazione che di disoccupazione. I risultati nel complesso positivi della provincia di Caserta sono ascrivibili alla parte occidentale della provincia gravitante nel sistema locale di Napoli (Capua, l'aversano, Santa Maria Capua Vetere).

Nella provincia di Avellino risulta positiva la dinamica del Sistema locale di Ariano Irpino. La ripresa tra il 2014 ed il 2016 vede il ruolo trainante del Sistema Locale urbano-portuale di Napoli, che coinvolge l'area urbana della città e la parte occidentale della provincia di Caserta. Si conferma l'andamento positivo dei sistemi locali turistici, cui si aggiungono anche alcuni che avevano maggiormente subito la crisi come Ischia e Sorrento. Sempre positivo, nella crisi come nella ripresa, l'andamento dell'occupazione nel Sistema Locale di San Giuseppe Vesuviano specializzato nel tessile abbigliamento. Molto moderata è la ripresa dell'occupazione nei sistemi urbani di Benevento, Caserta ed Avellino, che avevano subito un forte impatto negativo nel sessennio di crisi.

Tab. 1.10 Il mercato del lavoro nei sistemi locali del lavoro della Campania (2008-2016)

Denominazione	Gruppo	Numero di comuni 2011 (Unità)	Superficie 2011 (kmq)	Occupati 2016 (migliaia)	In cerca di occupazione (migliaia)	Forze di lavoro (migliaia)	Non forze di lavoro in età 15 anni e più	Popolazione di 15 anni o più (migliaia)	Popolazione totale (migliaia)	Tasso di attività (%)	Tasso di occupazione (%)	Tasso di disoccupazione (%)	Occupati 2008 (migliaia)	Var. 2008-16		Var. p.p.tasso di disoccupazione 2008-16	Var. % occupati 2014-16
														Absolute	%		
NAPOLI	BA3	58	808,3	663,2	199,6	862,8	1279,7	2142,6	2558,3	40,3	31,0	23,1	663,3	-0,1	0,0	9,9	13,4
CAMEROTA	BB1	4	168,6	4,6	1,0	5,6	8,0	13,6	15,4	40,9	33,8	17,5	4,1	0,5	13,3	4,4	12,4
SAN GIUSEPPE VESUVIANO	CA1	5	78,5	28,9	6,6	35,5	50,7	86,2	103,6	41,2	33,5	18,7	27,3	1,6	5,7	6,8	4,9
ROCCADASPIDE	A1	15	588,7	6,7	1,4	8,0	11,9	19,9	22,1	40,3	33,6	16,8	6,8	-0,1	-1,7	9,4	3,2
AMALFI	BB1	8	72,9	8,3	0,9	9,2	10,9	20,2	23,1	45,7	41,1	10,2	7,8	0,5	6,3	3,0	2,7
EBOLI	A1	4	389,2	19,3	3,8	23,0	30,8	53,9	62,9	42,8	35,7	16,4	21,0	-1,8	-8,5	4,9	2,5
CASTELLAMMARE DI STABIA	A1	7	71,5	35,0	10,0	45,0	73,4	118,4	142,8	38,0	29,6	22,2	37,5	-2,5	-6,7	5,1	2,3
SANT'ANGELO DEI LOMBARDI	D2	17	634,2	12,9	2,0	14,8	18,0	32,8	36,8	45,1	39,2	13,2	12,5	0,3	2,7	5,0	2,2
CASTELLABATE	BB2	4	90,7	4,1	0,8	4,9	7,4	12,3	13,9	39,7	33,5	15,6	4,0	0,1	2,2	6,9	1,9
AGROPOLI	BA4	9	165,2	10,0	2,7	12,6	14,8	27,4	31,6	46,1	36,3	21,2	9,7	0,2	2,3	6,8	1,8
ISCHIA	BB1	3	25,0	11,3	2,1	13,4	19,3	32,7	38,3	41,1	34,5	16,0	11,6	-0,3	-2,7	5,5	1,7
PIEDIMONTE MATESE	A1	21	652,8	17,1	5,4	22,5	28,3	50,8	58,4	44,3	33,6	24,1	16,9	0,2	1,1	11,3	1,7
SORRENTO	BB1	6	72,9	25,6	4,8	30,4	39,2	69,6	81,9	43,7	36,8	15,8	26,2	-0,6	-2,4	5,5	1,7
OLIVETO CITRA	CB3	10	350,8	6,8	1,2	8,0	11,0	19,0	21,6	42,2	35,7	15,4	6,9	-0,1	-2,0	4,8	1,5
MORCONE	D1	5	177,4	3,0	0,5	3,5	5,1	8,6	9,7	40,4	34,9	13,6	3,0	0,0	0,1	6,5	1,4
NOLA	CB3	34	375,7	79,5	19,5	99,0	132,0	231,0	273,8	42,9	34,4	19,7	80,8	-1,3	-1,6	4,9	1,3
CAPACCIO	BB1	4	229,2	12,1	3,2	15,2	17,7	32,9	38,0	46,3	36,7	20,7	12,0	0,1	0,6	8,4	1,2
SARNO	A1	2	49,2	12,6	3,2	15,7	19,9	35,6	42,4	44,2	35,3	20,1	12,5	0,0	0,3	6,7	1,2
SALA CONSILINA	CB3	9	362,7	13,4	2,1	15,6	20,1	35,7	41,0	43,6	37,7	13,7	13,8	-0,3	-2,4	6,7	1,1
CAPRI	BB1	2	10,5	5,2	0,6	5,8	6,5	12,3	14,1	47,4	42,4	10,5	5,2	0,0	0,1	6,1	1,0
BUCCINO	CB3	11	385,3	7,9	1,5	9,4	13,2	22,7	25,7	41,7	35,0	16,1	7,8	0,1	1,4	6,6	1,0
SALERNO	BA4	17	457,8	107,4	24,5	131,9	156,7	288,6	334,1	45,7	37,2	18,6	107,2	0,2	0,2	6,0	0,9
PADULA	CB3	5	356,4	5,7	1,1	6,8	9,3	16,1	18,4	42,2	35,6	15,7	5,7	0,0	0,2	6,6	0,9
CASERTA	BA2	20	285,0	87,3	16,4	103,7	157,0	260,7	308,6	39,8	33,5	15,8	90,1	-2,9	-3,2	5,4	0,8
MONTESARCHIO	CA1	14	252,6	20,4	4,5	24,9	34,8	59,7	69,3	41,7	34,2	18,1	21,1	-0,7	-3,3	4,5	0,7
ARIANO IRPINO	CB3	24	715,1	26,5	5,2	31,7	38,1	69,8	79,0	45,4	38,0	16,3	24,3	2,3	9,3	3,9	0,7
COLLE SANNITA	A1	3	121,2	2,0	0,3	2,3	3,2	5,5	6,3	41,7	36,0	13,8	2,0	0,0	1,1	6,6	0,7
TELESE TERME	A1	18	406,4	17,1	3,3	20,4	25,8	46,2	52,9	44,2	37,1	16,1	17,6	-0,4	-2,4	6,2	0,6
VALLATA	CB3	9	383,2	5,6	1,1	6,7	8,8	15,5	17,4	43,0	36,0	16,3	5,5	0,0	0,6	5,4	0,6
SAN MARCO DEI CAVOTI	CA1	5	186,9	3,5	0,6	4,1	5,7	9,8	11,1	41,4	35,5	14,4	3,7	-0,2	-5,8	6,6	0,5
TORRE DEL GRECO	BA3	7	95,6	65,3	18,7	84,0	127,5	211,5	252,0	39,7	30,9	22,2	68,0	-2,7	-4,0	8,7	0,5
FORIO	BB1	3	21,6	8,6	1,6	10,2	11,8	21,9	25,6	46,4	39,1	15,6	8,6	0,0	0,2	6,4	0,5
AVELLINO	D1	48	762,1	63,4	12,3	75,7	93,8	169,5	195,0	44,7	37,4	16,2	65,7	-2,3	-3,5	6,1	0,5
BENEVENTO	BA4	30	702,2	43,7	8,4	52,0	66,0	118,0	135,1	44,1	37,0	16,1	44,8	-1,2	-2,7	5,4	0,3
VALLO DELLA LUCANIA	A1	14	358,9	8,1	1,2	9,3	12,9	22,2	25,1	42,0	36,4	13,3	7,9	0,2	2,2	4,0	0,2
TEANO	CB3	18	472,7	17,5	3,9	21,4	30,2	51,6	59,3	41,5	33,8	18,4	17,5	0,0	-0,2	6,4	0,1
ASCEA	BB1	11	236,4	7,5	1,5	9,0	12,7	21,6	24,7	41,5	34,5	16,7	7,4	0,0	0,3	7,2	0,1
SAPRI	A1	15	474,5	9,0	2,0	11,0	17,3	28,3	32,2	38,9	31,7	18,5	9,3	-0,3	-3,6	7,0	0,1
PAGANI	BA2	5	44,9	24,2	5,9	30,1	46,1	76,2	91,5	39,5	31,8	19,6	25,3	-1,0	-4,1	5,0	0,0
SOLOFRA	CA2	3	62,4	10,7	2,2	12,9	14,1	26,9	32,1	47,7	39,7	16,9	10,8	-0,1	-1,3	6,2	-0,1
SESSA AURUNCA	A1	5	317,9	13,3	2,7	16,0	26,8	42,8	49,0	37,4	31,0	17,2	14,2	-1,0	-6,8	7,5	-0,6
POSITANO	BB1	4	33,0	4,5	0,8	5,2	7,0	12,3	14,4	42,7	36,3	15,0	4,6	-0,2	-3,4	8,9	-0,9
BATTIPAGLIA	D4	5	206,3	28,8	7,6	36,4	37,8	74,3	86,6	49,1	38,8	20,9	28,9	0,0	-0,2	8,5	-1,1
NOCERA INFERIORE	CB3	5	63,1	30,6	6,7	37,3	50,9	88,2	102,9	42,3	34,6	18,1	32,5	-1,9	-6,0	8,3	-1,9
SAN BARTOLOMEO IN GALDO	CB3	11	484,4	5,2	0,7	6,0	8,2	14,2	15,9	42,0	37,0	11,9	5,5	-0,2	-3,8	6,2	-2,3
MONDRAGONE	A1	11	405,6	28,0	8,7	36,7	74,8	111,5	133,8	32,9	25,1	23,7	32,9	-4,9	-14,9	6,6	-6,1

Denominazione dei Gruppi:

A1: Sistemi locali non specializzati; **BA2:** Sistemi locali urbani pluri-specializzati; **BA3:** Sistemi locali urbani prevalentemente portuali; **BA4:** Sistemi locali urbani non specializzati; **BB1:** Sistemi locali turistici; **BB2:** Sistemi locali a vocazione agricola; **CA1:** Sistemi locali del tessile e dell'abbigliamento; **CA2:** Sistemi locali delle pelli e del cuoio; **CB3:** Sistemi locali dell'agro-alimentare; **D1:** Sistemi locali dei mezzi di trasporto; **D2:** Sistemi locali della produzione e lavorazione dei metalli; **D4:** Sistemi locali della petrolchimica e della farmaceutica

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT

1.4 L'internazionalizzazione

La Campania, anche in un periodo caratterizzato da una forte recessione (2007-2014), mostra non solo di tenere, ma anche di aumentare il grado di internazionalizzazione della propria economia. Il grado di apertura dell'economia regionale - misurato dal rapporto tra importazioni ed esportazioni sul valore aggiunto - è aumentato dal 20,7% del 2007 al 22,9% del 2014 avvicinandosi apprezzabilmente al dato medio del Mezzogiorno (tab. 1.11).

Tab. 1.11 Esportazioni e importazioni negli anni 2007, 2014 e 2016 in milioni di euro

Province e Regione	Mondo	Ue a 28	Extra Ue a 28	Area Medite r. (a)	Mondo	Ue a 28	Extra Ue a 28	Area Medite r. (a)	Mondo	Ue a 28	Extra Ue a 28	Area Medite r. (a)
2007					2014				2016			
Esportazioni												
Mezzogiorno	41.506	25.857	15.649	3.368	40.706	20.669	20.038	6.339	42.812	22.888	19.923	4.948
Campania	9.445	5.487	3.957	445	9.477	4.847	4.630	670	9.996	5.085	4.911	797
Caserta	1.148	812	336	52	1.067	736	331	84	1.118	779	340	104
Benevento	108	69	39	4	156	100	57	23	178	123	55	26
Napoli	5.010	2.542	2.468	203	5.056	2.129	2.926	217	5.306	2.273	3.033	275
Avellino	1.212	891	322	61	983	474	509	199	1.045	477	568	233
Salerno	1.967	1.174	792	126	2.216	1.408	808	145	2.348	1.433	915	160
Importazioni												
Mezzogiorno	49.786	14.496	35.290	3.107	50.790	15.137	35.653	4.065	44.066	17.381	26.686	3.035
Campania	10.057	4.199	5.858	845	11.029	5.110	5.920	853	12.268	6.023	6.246	947
Caserta	1.139	805	334	54	1.136	864	272	62	1.308	983	325	113
Benevento	213	139	74	10	137	89	49	18	202	142	60	28
Napoli	5.409	2.053	3.355	479	6.163	2.334	3.830	478	7.125	2.941	4.184	494
Avellino	1.750	530	1.220	101	1.815	964	851	100	1.917	1.177	740	112
Salerno	1.547	672	875	200	1.778	859	919	195	1.716	779	936	201
2007-2014					2007-2016				2014-2016			
Variazioni cumulate %												
Esportazioni												
Mezzogiorno	-1,9	-20,1	28,0	88,2	3,1	-11,5	27,3	46,9	5,2	10,7	-0,6	-21,9
Campania	0,3	-11,7	17,0	50,6	5,8	-7,3	24,1	79,2	5,5	4,9	6,1	19,0
Caserta	-7,1	-9,3	-1,7	62,8	-2,6	-4,1	1,0	99,9	4,8	5,8	2,7	22,8
Benevento	44,9	44,5	45,7	519,0	65,3	79,0	41,1	580,0	14,1	23,9	-3,2	9,8
Napoli	0,9	-16,2	18,6	-7,2	5,9	-10,6	22,9	35,5	4,9	6,8	3,6	26,4
Avellino	-18,9	-46,8	58,1	227,8	-13,8	-46,4	76,7	283,8	6,4	0,6	11,7	17,1
Salerno	12,7	19,9	1,9	15,8	19,4	22,0	15,5	27,3	6,0	1,8	13,3	9,9
Importazioni												
Mezzogiorno	2,0	4,4	1,0	30,8	-11,5	19,9	-24,4	-2,3	-13,2	14,8	-25,2	-25,3
Campania	9,7	21,7	1,1	1,0	22,0	43,4	6,6	12,1	11,2	17,9	5,5	11,0
Caserta	-0,2	7,4	-18,6	14,9	14,9	22,2	-2,7	108,6	15,1	13,8	19,5	81,5
Benevento	-35,4	-36,1	-34,0	73,3	-5,2	2,3	-19,2	167,2	46,7	60,0	22,4	54,2
Napoli	14,0	13,7	14,1	-0,1	31,7	43,2	24,7	3,1	15,6	26,0	9,3	3,2
Avellino	3,7	81,9	-30,3	-1,4	9,5	122,0	-39,4	10,5	5,6	22,1	-13,0	12,0
Salerno	15,0	27,8	5,1	-2,6	11,0	16,0	7,1	0,3	-3,5	-9,3	1,9	2,9

(a): Area Mediter. - Turchia, Albania, Croazia, Bosnia Erzegovina, Montenegro, Marocco, Algeria, Tunisia, Egitto, Mauritania, Libano, Siria, Israele, Territori Palestinesi, Giordania. - Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT

La Campania, come il resto del Mezzogiorno, partecipa al processo di apertura e globalizzazione: in un periodo di rallentamento degli scambi commerciali mondiali ha aumentato il volume delle esportazioni da 9,4 miliardi del 2007, a 9,5 nel 2014 ed a quasi 10 miliardi nel 2016. Dal 2000 ad oggi, il modello di specializzazione internazionale della Campania che, nella prima metà del decennio, si era avvicinato più a quello dei Paesi europei del Mediterraneo che a quello delle nazioni più industrializzate, negli ultimi anni mostra un evidente riallineamento verso queste ultime, avendo accelerato la presenza sui mercati esteri nei prodotti ad alto contenuto tecnologico.

Il mercato di destinazione prevalente delle esportazioni della Campania resta, sia pur in contenimento, quello domestico dell'Ue a 28 Paesi, mentre cresce sensibilmente quello extra Ue, da poco meno di 4 miliardi di euro del 2007 ai quasi 5 del 2016. I rapporti con i Paesi dell'area mediterranea son molto modesti sia pur in crescita: dai 445 milioni di euro del 2007 ai 797 del 2016. In linea con la distribuzione delle attività produttive, le esportazioni si concentrano nella provincia di Napoli, oltre la metà del totale, seguita da Salerno e più distanti Avellino, Caserta e ancor più Benevento.

La Campania presenta un elevato grado di specializzazione nelle esportazioni dei prodotti agroindustriali e di quelli legati al ciclo della moda, del legno, della stampa e dell'editoria, ma anche nella farmaceutica, negli apparecchi elettrici e soprattutto negli altri mezzi di trasporto nei quali si rinvergono le produzioni aerospaziali, dell'avionica, navali e ferroviarie. Tra le province, Napoli mostra un elevato grado di specializzazione, che raggiunge livelli elevati negli altri mezzi di trasporto e nella farmaceutica. Salerno presenta una forte specializzazione nel composito settore agricolo e agroindustriale e nel mobilio. Avellino è specializzata nelle esportazioni di cuoi e pellami ma anche di legno e articoli in legno, vetro e ceramiche. Caserta presenta un elevato indice di specializzazione nei computer e nelle produzioni in gomma e materie plastiche. Benevento si caratterizza per le esportazioni di prodotti chimici e di macchinari e apparecchi non elettrici (tab.1.12).

Tab. 1.12 . Indice di specializzazione per settore di beni esportati nel 2016 nelle province campane

Settori	Caserta	Benevento	Napoli	Avellino	Salerno	Campania
Prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca	1,2	1,4	0,6	0,7	2,0	0,8
Estrazione di minerali	0,0	0,0	1,8	0,0	0,1	0,1
Totale Prodotti delle attività manifatturiere	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,8
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	0,6	0,6	0,7	1,1	1,9	1,9
Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori	1,6	0,8	1,2	1,2	0,2	1,7
Industrie tessili	0,9	1,2	1,4	0,1	0,6	1,0
Articoli di abbigliamento	1,7	0,1	1,4	0,1	0,3	1,8
Calzature e prodotti in cuoio	1,6	1,3	1,0	2,4	0,1	1,7
Legno e prodotti in legno; carta e stampa	0,7	0,1	1,3	1,0	0,6	2,3
Legno e prodotti in legno, esclusi i mobili	0,2	0,7	0,8	3,7	0,8	1,4
Prodotti in carta, stampa, editoria	0,8	0,0	1,4	0,6	0,5	2,6
Coke e Prodotti petroliferi raffinati	0,4	1,4	1,7	0,2	0,0	0,0
Sostanze e prodotti chimici	1,0	2,2	1,0	0,7	1,0	0,3
Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici	0,2	0,0	1,8	0,2	0,1	1,2
Art. gomma e mat. plastiche, altri prod. lavoraz. minerali non metallif.	2,5	1,9	0,5	1,2	1,3	1,1
Art. in gomma e materie plastiche	3,3	2,1	0,4	0,4	1,4	1,2
Vetro, ceramica, materiali non metallici per l'edilizia	0,4	1,3	0,5	3,6	1,2	0,8
Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti	1,8	1,7	0,4	2,9	1,1	1,3
Computer, apparecchi elettronici e ottici	2,3	0,1	1,1	0,1	0,6	0,8
Apparecchi elettrici	1,3	0,3	1,1	0,7	0,9	1,7
Macchinari ed apparecchi n.c.a.	0,7	7,1	0,9	1,0	0,9	0,7
Mezzi di trasporto	0,5	0,1	1,5	0,6	0,3	0,5
Autoveicoli	1,5	0,2	0,8	0,2	1,6	0,1
Altri mezzi di trasporto	0,2	0,1	1,7	0,7	0,0	2,3
Prodotti delle altre attività manifatturiere	0,8	0,6	1,1	0,2	1,2	0,6
Mobili	0,6	0,3	0,7	0,3	2,3	0,3
Altre industrie manifatturiere	0,9	0,8	1,3	0,2	0,6	1,1
Altri	1,0	0,0	1,4	0,2	0,5	1,5
Totale	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,8
Totale esclusi Coke e Prodotti petroliferi raffinati	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT.

Nei primi nove mesi del 2017 l'export campano mostra un tendenziale rallentamento per via del sensibile calo delle vendite sui mercati dei 27 Paesi dell'Ue, in calo anche la presenza sui mercati dell'area mediterranea, che hanno limitato la crescita complessiva delle esportazioni verso il complesso dei Paesi extra Ue ad un sia pur ragguardevole +6,1%, dopo il +3,4% di un anno prima (tab.1.13).

Tra le province della Campania, migliora sensibilmente la posizione sui mercati esteri di Avellino, con un aumento delle esportazioni del 3,3%, e di Benevento, che inverte la tendenza al ribasso manifestata l'anno precedente. A fronte di un modesto rallentamento della crescita per Napoli (da 4% a 3,3%), si registra un drastico ridimensionamento del volume delle esportazioni a Salerno e un calo dell'1,9% a Caserta, la provincia che l'anno precedente aveva realizzato il più elevato tasso di crescita (+ 1%).

Tab 1.13. Esportazioni e importazioni nei primi nove mesi del 2015, 2016 e 2017

Province e Regione	Mondo	Ue a 28	Extra Ue a 28	Area Mediter. (a)	Mondo	Ue a 28	Extra Ue a 28	Area Mediter. (a)
	III° Trimestre 2015/III° Trimestre 2016				III° Trimestre 2016/III° Trimestre 2017			
	Esportazioni							
Mezzogiorno	0,8	4,0	-2,8	-23,7	8,5	4,2	13,6	22,1
Campania	3,1	3,0	3,4	9,6	2,1	-1,7	6,1	-4,5
Caserta	4,1	0,9	13,4	71,9	-1,9	-2,1	-1,4	-24,3
Benevento	-1,9	2,9	-11,8	20,5	1,4	-2,9	11,6	10,2
Napoli	4,0	3,0	4,7	16,9	3,3	-1,8	7,4	-5,4
Avellino	1,4	0,7	2,0	0,9	3,3	3,0	3,5	17,2
Salerno	2,0	4,8	-2,2	-10,3	0,6	-2,6	5,9	-24,5
	Importazioni							
Mezzogiorno	-11,1	1,6	-17,9	-24,0	13,9	3,8	20,5	12,9
Campania	-0,1	2,9	-2,8	3,3	4,9	7,6	2,3	-8,0
Caserta	7,4	7,1	8,4	15,1	1,0	5,6	-13,6	-30,3
Benevento	21,5	31,8	2,4	44,1	-3,5	-7,8	6,9	26,7
Napoli	4,8	7,6	3,0	0,4	4,5	0,7	7,1	-6,7
Avellino	-11,2	1,0	-25,7	-4,8	20,3	25,4	12,1	-21,8
Salerno	-11,3	-16,0	-7,3	5,5	-6,4	11,2	-20,0	3,6

(a): Area Mediter. - Turchia, Albania, Croazia, Bosnia Erzegovina, Montenegro, Marocco, Algeria, Tunisia, Egitto, Mauritania, Libano, Siria, Israele, Territori Palestinesi, Giordania.

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT

1.5. Il ruolo degli investimenti esteri

Il processo di internazionalizzazione della Campania si manifesta in modo attivo con la propria presenza sui mercati esteri e si completa con la capacità del sistema economico regionale nell'attrarre gli investimenti promossi da operatori esteri. Gli investimenti diretti esteri possono contribuire alla diversificazione della base economica della regione, accrescere la capitalizzazione delle imprese, favorire un aumento delle esportazioni e promuovere nuove relazioni commerciali con le imprese locali. La presenza delle imprese a capitale estero può favorire l'introduzione di nuove pratiche di gestione e nuove tecniche di produzione.

Tab. 1.14 Imprese a partecipazione estera in Campania e nelle ripartizioni: numero, addetti e fatturato (a)

Ripartizioni	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Imprese (unità)							
Nord-Ovest	6.706	6.879	6.981	7.053	7.096	7.149	7.224
Nord-Est	2.378	2.532	2.660	2.692	2.712	2.795	2.830
Centro	1.723	1.801	1.861	1.882	1.881	1.955	1.965
Mezzogiorno	623	683	725	745	741	747	749
Campania	152	148	153	159	162	172	175
Italia	11.430	11.895	12.227	12.372	12.430	12.646	12.768
Campania in % del Mezzogiorno	35,8	31,2	30,6	31,1	31,6	32,9	33,4
Addetti							
Nord-Ovest	709.839	694.341	694.488	690.886	688.754	693.319	709.784
Nord-Est	182.663	186.215	194.819	203.903	203.580	210.174	218.952
Centro	217.930	214.262	217.859	214.183	216.415	209.850	222.506
Mezzogiorno	54.745	52.070	53.672	57.529	59.899	57.247	60.630
Campania	11.227	10.674	10.653	11.881	13.541	12.753	15.703
Italia	1.165.177	1.146.888	1.160.838	1.166.501	1.168.648	1.170.590	1.211.872
Campania in % del Mezzogiorno	25,7	25,6	25,0	25,8	27,9	27,9	31,7
Fatturato (milioni di euro)							
Nord-Ovest	296.615	296.615	313.903	332.651	321.972	308.343	308.911
Nord-Est	60.885	60.885	66.679	73.703	71.252	71.337	76.082
Centro	130.860	130.860	147.685	152.752	152.081	150.258	145.821
Mezzogiorno	17.386	17.386	19.575	21.669	21.735	31.167	33.447
Campania	3.449	3.449	3.913	4.321	3.411	3.568	3.742
Italia	505.746	505.746	547.842	580.775	567.040	561.105	564.262
Campania in % del Mezzogiorno	28,1	28,1	28,6	28,4	23,1	24,3	25,3

(a) dati al 31 dicembre di ogni anno

Fonte: banca dati Reprint, R&P - Politecnico di Milano - ICE Agenzia.

Come mostrano i dati della tabella 1.14 la Campania, in linea con il resto del Paese, non ha mai smesso di attrarre investimenti esteri anche nel periodo di recessione. Sono aumentate le imprese del 15,1%, a fronte di un più modesto 11,7% nazionale, gli addetti sono aumentati con maggiore intensità, +39,9% rispetto al +4,0% nazionale, indice di un irrobustimento della dimensione aziendale con conseguente accresciuta capacità di competere sul mercato interno e internazionale. In Campania è localizzato oltre un terzo delle imprese a partecipazione estera presenti nel Mezzogiorno, la quota degli addetti aumenta, tra il 2009 e il 2015, da poco più di un quarto a quasi un terzo. Il fatturato invece aumenta in Campania più lentamente che nel resto del Paese, riducendo la quota regionale sul Mezzogiorno dal 28,1% del 2009 al 25,3% del 2015.

1.6 Le tendenze in atto e il tessuto produttivo

L'abbrivio della crescita economica preso nel 2017, il +3,2% del PIL secondo l'ISTAT o il 2,4% del PIL secondo la SVIMEZ, dovrebbe conservarsi anche nel 2018. Questo scenario trova una conferma nei risultati degli andamenti congiunturali delle macro variabili economiche che presentano un affidabile grado di misurazione e di rappresentazione del risultato valido per il complesso dell'economia regionale. Nel primo trimestre del 2018 si conferma un'attenuazione degli squilibri del mercato del lavoro e l'occupazione cresce più intensamente che nelle altre regioni italiane, soprattutto nel settore dell'industria in senso stretto e nelle costruzioni che conservano una particolare vivacità. Più moderata, seppur di una certa consistenza, appare l'evoluzione del complesso dei settori terziari dell'economia. La vivacità del mercato del lavoro si accompagna al previsto mantenimento di un elevato tasso di accumulazione di capitale produttivo sia nella componente secondaria che terziaria dell'economia.

La costituzione della ZES si inserisce in una struttura produttiva nella quale domina la piccola e la micro dimensione aziendale - le unità locali con meno di 10 addetti sono l'87,9% del totale - e una specializzazione nelle produzioni tradizionali del Made in Italy e dell'agroalimentare, ma anche con importanti realtà nei settori tecnologicamente avanzati come l'aerospaziale, l'avionica, l'automotive, la cantieristica navale e le ferrovie. In Campania nel 2015, le unità locali nei settori extra-agricoli di mercato sono 361.725 e occupano 1.048.116 addetti. Nel 2012 erano quasi 6 mila in più, ma con 3,8 mila addetti in meno. Nel triennio dunque si è assistito ad un tendenziale irrobustimento della dimensione media aziendale (tab 1.15).

Tab. 1.15 - Unità locali e addetti delle imprese attive dell'industria e dei servizi in Campania nel 2015 (valori medi annui)

Regione e province	Dimensione aziendale									
	0-9		10-49		50-249		250 e più		totale	
	u.l.	addetti	u.l.	addetti	u.l.	addetti	u.l.	addetti	u.l.	addetti
Industria in senso stretto										
Campania	27.177	63.002	3.216	60.148	462	42.570	47	29.320	30.902	195.041
Caserta	3.735	8.765	467	8.558	74	6.951	7	2.331	4.283	26.605
Benevento	1.608	3.528	190	3.397	28	3.005	0	0	1.826	9.930
Napoli	13.201	30.866	1.546	28.465	209	19.150	28	20.893	14.984	99.375
Avellino	2.750	6.392	343	6.274	49	4.248	5	3.862	3.147	20.776
Salerno	5.883	13.451	670	13.454	102	9.218	7	2.233	6.662	38.355
Costruzioni										
Campania	30.960	61.295	1.288	21.467	83	6.887	3	1.051	32.334	90.701
Caserta	5.609	10.566	216	3.628	7	474	0	0	5.832	14.668
Benevento	2.063	4.171	90	1.454	3	430	0	0	2.156	6.055
Napoli	13.028	26.826	657	11.242	56	4.586	3	1.051	13.744	43.705
Avellino	3.018	5.705	91	1.396	7	527	0	0	3.116	7.628
Salerno	7.242	14.027	234	3.746	10	871	0	0	7.486	18.644
Servizi										
Campania	289.087	480.862	8.426	149.217	874	81.738	102	50.558	298.489	762.375
Caserta	40.477	66.990	1.154	20.495	127	11.305	6	2.057	41.764	100.847
Benevento	14.731	23.939	297	5.268	31	2.887	1	305	15.060	32.399
Napoli	151.341	252.148	4.755	84.482	519	49.293	85	44.004	156.700	429.927
Avellino	21.662	35.416	494	8.697	48	4.482	2	1.334	22.206	49.929
Salerno	60.876	102.369	1.726	30.276	149	13.771	8	2.858	62.759	149.274
Totale										
Campania	347.224	605.159	12.930	230.833	1.419	131.196	152	80.929	361.725	1.048.116
Caserta	49.821	86.322	1.837	32.681	208	18.729	13	4.388	51.879	142.120
Benevento	18.402	31.638	577	10.119	62	6.322	1	305	19.042	48.384
Napoli	177.570	309.840	6.958	124.190	784	73.029	116	65.948	185.428	573.007
Avellino	27.430	47.513	928	16.367	104	9.256	7	5.197	28.469	78.332
Salerno	74.001	129.846	2.630	47.476	261	23.860	15	5.091	76.907	206.273

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT

La Campania mostra indici di specializzazione che caratterizzano molto nettamente, rispetto al resto del Paese, il profilo e la struttura del proprio apparato produttivo (tab. 1.16).

Con riferimento alla distribuzione sul territorio regionale dei comparti nei quali si registrano indici di specializzazione positivi (superiori a 1) rispetto al dato nazionale, l'agroalimentare presenta indici più alti nel beneventano per numero di imprese e nel salernitano per numero di addetti.

Nei settori compresi nel sistema moda, quali l'abbigliamento il tessile e calzature, le province di Napoli e Avellino presentano gli indici di specializzazione più alti.

Per la divisione fabbricazione di articoli in pelle e simili, com'è noto, emerge il dato della provincia di Avellino con indici di specializzazione per imprese e per addetti rispettivamente pari a 3,11 ed a 3,64.

La provincia di Salerno mostra indici di specializzazione più alti nel settore agroalimentare e nell'ambito della divisione fabbricazione di coke e prodotti derivati. Il più complesso e articolato tessuto produttivo della provincia di Napoli presenta un'alta specializzazione nella fabbricazione di altri mezzi di trasporto, nella fabbricazione del coke e prodotti derivati e nell'industria alimentare.

Con riferimento al trasporto marittimo, divisione nella quale l'indice di specializzazione regionale mostra un valore significativo rispetto alla media nazionale (1,79), gli indici di specializzazione più rilevanti per numero di imprese e per addetti si riscontrano nella provincia di Napoli.

Tab. 1.16. Indice di specializzazione del Mezzogiorno e della Campania rispetto al totale nazionale. Unità Locali settori industria e servizi 2015

Rami e branche	Mezzogiorno	Campania	Caserta	Benevento	Napoli	Avellino	Salerno
Industria in senso stretto	89	86	83	97	82	112	88
- estrazione di minerali da cave e miniere	132	43	52	92	13	123	66
- alimentari, bevande e tabacco	159	131	132	191	106	180	157
- tessili, abbigliamento, articoli in pelle e simili	69	108	97	68	128	166	54
- prodotti in legno e carta, stampa	94	85	74	105	75	102	106
- coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	168	226	74	202	249	189	290
- prodotti chimici	71	81	104	82	73	75	86
- prodotti farmaceutici di base e di preparati farmaceutici	54	84	76	69	92	139	51
- articoli in gomma e materie plastiche e lavorazione dei minerali	105	89	89	146	68	119	115
- metallurgia, prodotti in metallo	80	81	82	94	73	107	88
- computer e prodotti di elettronica e ottica	40	39	57	21	41	28	31
- apparecchiature elettriche e non elettriche per uso domestico	37	50	74	92	41	72	40
- macchinari ed apparecchiature nca	31	31	23	30	25	41	46
- mezzi di trasporto	65	79	77	97	84	62	69
- altre industrie manifatturiere, riparazione e	76	70	62	53	77	67	65

installazione							
- energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	86	55	54	82	43	95	61
- acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	133	117	149	153	98	155	120
Costruzioni	92	79	100	101	66	97	87
Servizi	102	105	102	100	107	99	103
Commercio	125	131	134	115	136	118	125
Alberghi e Ristoranti	107	103	101	102	95	99	127
Trasporti e Comunicazioni	93	93	84	78	96	80	102
Attività finanziarie	87	87	81	85	91	83	84
Servizi alle imprese	83	86	76	89	90	85	84
Istruzione	93	102	126	82	107	69	88
Sanità e assistenza	102	98	105	101	102	96	85
Altri servizi	96	93	90	102	91	98	97
Totale	100	100	100	100	100	100	100

Elaborazioni Svimez su dati Istat

2 – La Campania nel contesto del Mediterraneo

2.1 Il ruolo del Mediterraneo nelle rotte globali

Il 2018 rappresenta una tappa importante nello sviluppo del trasporto marittimo che, dopo anni di crescita lenta, sta vivendo una ripresa significativa in tutti i settori. Clarkson Research stima che il traffico marittimo mondiale manterrà nel 2018 il trend positivo già registrato per l'anno 2017, che ha visto un aumento – rispetto al 2016 - del 3,4%, con le tonnellate trasportate pari a 11,5 miliardi. Il traffico globale di rinfuse secche si prevede in aumento del 3,5% nel 2018, grazie alla forte ripresa delle importazioni cinesi. Il commercio marittimo di petrolio (greggio e prodotti raffinati) si stima aumenti del 2% fino a 3,1 mld di tonnellate, evidenziando un tasso di crescita che risente della riduzione della produzione di petrolio da parte dei principali produttori e del maggiore utilizzo delle riserve da parte di alcuni importanti Paesi importatori.

Nel segmento dei container Alphaliner stima un aumento annuo del 6%, riconducibile principalmente alla forte espansione dei traffici Far East-Europe e Transpacifici, nonché all'aumento dei volumi di traffico tra i Paesi asiatici. Naturalmente le previsioni sul commercio sono comunque inserite in un contesto geopolitico internazionale che presenta ancora molti fattori di rischio e di incertezza. Nel lungo periodo, inoltre, occorre considerare le implicazioni connesse alla cosiddetta quarta rivoluzione industriale, che potrebbero sovvertire le “classiche” regole del mercato dei trasporti e delle relazioni commerciali.

In questo scenario, come ripreso costantemente dagli studi di SRM, il Mediterraneo ricopre un ruolo strategico, consolidatosi negli ultimi anni, grazie ad una serie di fattori, compresa la direzione lungo la quale si sviluppano le strategie di crescita delle principali economie mondiali. Il Mediterraneo, infatti, sul piano geo-economico interfaccia il grande mercato atlantico e nordeuropeo da un lato, e quello asiatico e africano dall'altro. Per questi motivi, la centralità del bacino mediterraneo negli scenari internazionali rappresenta un forte fattore di attrattività per investimenti pubblici e privati nel settore dei trasporti e della logistica, che continuano a crescere nonostante nuove criticità e conflitti. È un dato consolidato che il Mare Nostrum rappresenti una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati - concentra il 25% dei servizi di linea mondiali - e che sia un'area molto significativa anche per i traffici a corto raggio, in direzione nord/sud, in particolare in modalità Ro-Ro.

Un altro aspetto rivelatore della centralità del Mediterraneo riguarda l'andamento dell'interscambio commerciale da e verso i Paesi dell'area MENA, che dal 2001 ad oggi conserva una crescita costante. Anche le strategie di crescita adottate dalle principali economie hanno contribuito a rafforzare la centralità nella geo-economia marittima del Mediterraneo: in particolare si fa riferimento alla Belt and Road Initiative lanciata dal Presidente cinese Xi Jinping nel 2013, che si propone di sostenere l'infrastrutturazione dei commerci euro-asiatici che trovano la rotta ideale proprio nel Mare Nostrum.

Al riguardo, assumono un significato strategico gli investimenti cinesi nel porto del Pireo, privatizzato nel 2016 in favore della Cosco, 4° carrier mondiale e leader nel settore dry e liquid bulk. L'obiettivo dichiarato è quello di fare del Pireo il maggiore hub logistico per il Mediterraneo, snodo cruciale per il transhipment dei container provenienti dall'Asia.

Il porto greco rappresenta l'investimento più evidente ed esplicito della Cina nel Mediterraneo, che ha visto intensificarsi la sua presenza sia sulla Sponda Nord che su quelle Sud – Est negli ultimi anni. Va detto, però, che non è l'unico investimento realizzato, poiché fa parte di una strategia molto più ampia che sta portando i suoi frutti.

La crescente centralità del bacino è evidente anche dal dato dei flussi di navi container lungo le maggiori rotte Est-Ovest, che nel 1995 vedevano la "Trans-Pacific" valere il 53% dei transiti globali, a fronte del 27% della Asia-Europa (via Suez e Mediterraneo), mentre nel 2015 le due rotte si sono quasi equiparate (45% la prima e 42% la seconda). Il Canale di Suez – ora in grado di accogliere le grandi navi in entrambe le direzioni, accorciando notevolmente i tempi di attesa - è anche oggetto di un masterplan, in avanzata fase di realizzazione, per lo sviluppo di porti, zone industriali e centri servizio lungo tutto il suo corso. La finalità è di rendere il Canale stesso, non solo il tradizionale transito Oriente-Occidente, ma farne uno dei centri del commercio mondiale.

Gli investimenti realizzati - e la generale ripresa del trasporto marittimo - hanno mostrato i loro effetti sul traffico di Suez, che dal 2001 al 2016 ha registrato un +120% delle merci in transito, con circa il 75% di queste riconducibili alle rotte Far East - Europe. Il 2017 si conferma un anno particolarmente positivo considerato che nei primi 9 mesi si è assistito ad una crescita dei volumi trasportati pari al 9,8%: l'espansione del Canale, avvenuta nel 2015, inizia a produrre i suoi effetti.

Questi dati confermano il complessivo sviluppo che vede i flussi cargo, dall'Asia verso l'Europa via Mediterraneo, crescere in modo sostenuto, elemento confermato anche delle analisi della Drewry.

In particolare, secondo la società inglese, il traffico container dall'Asia al Mediterraneo, lungo l'intero 2016, è cresciuto del 2,5% a 5,2 milioni di TEU, in misura maggiore che verso il Nord Europa, migliorato dello 0,3% a 9,7 milioni di TEU. Con riferimento alle esportazioni europee verso l'Asia, il market share dei porti del Mediterraneo sta crescendo. Durante i primi 3 mesi del 2017 sono transitati 306.385 TEU rispetto ai 255.621 dello stesso periodo del 2016, con un aumento del 20%.

La possibilità del Canale di Suez di accogliere le meganavi risponde alle esigenze del settore dei trasporti marittimi, particolarmente accentuato nel segmento container ma comune anche negli altri comparti, che in modo sempre più incisivo stanno seguendo la strada del gigantismo navale e delle grandi alleanze. Il fenomeno del gigantismo navale ha avuto un'accelerazione negli ultimi anni. Se solo nel 2012, le navi oltre i 10.000 Teus erano "solo" il 13% del totale di quelle in circolazione nei mari, oggi questa percentuale è già cresciuta al 23% e la previsione è di arrivare al 36% nel 2020.

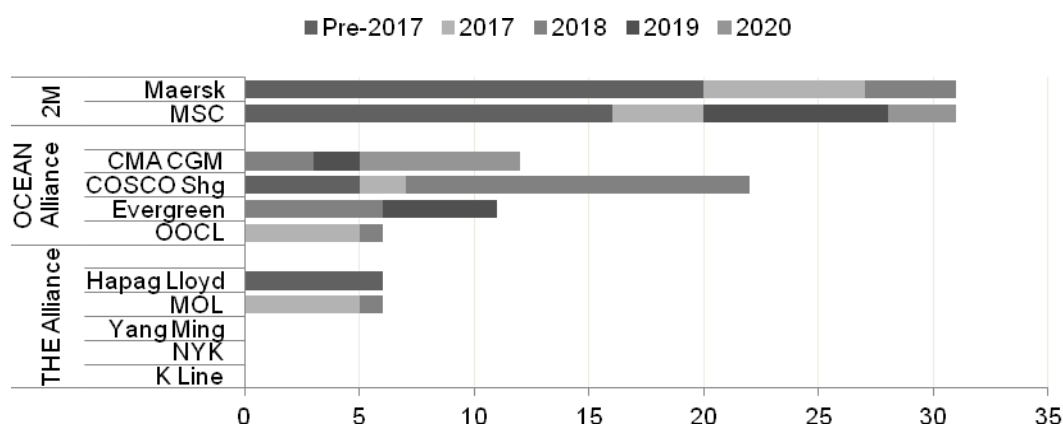
La rincorsa a navi sempre più grandi ha generato un diffuso fenomeno di oversupply, in particolare nel segmento dei container e delle dry bulk, nonostante la ripresa del trasporto marittimo desti preoccupazione sulla tenuta dei noli. Nel 2017, secondo la società di analisi Drewry, il margine di guadagno per le compagnie sui noli marittimi, è cresciuto rispetto al passato arrivando al 16%. Nello stesso anno, il profitto aggregato di tutti gli armatori del trasporto container toccherà i 5 miliardi di dollari, rispetto alla perdita di 3,5 miliardi di dollari archiviata nel 2016. Un risultato merito dei numerosi processi di fusione e acquisizione – dal 2016 ad oggi, il numero di vettori attivi nel settore è passato da 20 a 10 – ma anche dell'incremento dei traffici. Alphaliner ha stimato che complessivamente nel 2017 il volume di container movimentato nei principali porti del mondo è cresciuto del 6% rispetto al 2016, il tasso più alto raggiunto negli ultimi 6 anni, con Cina e USA a trainare la ripresa. Un'altra conseguenza del gigantismo navale si riflette direttamente sui porti, in quanto solo pochi scali mondiali, adeguatamente infrastrutturati e con tecnologie all'avanguardia, hanno la possibilità di poter gestire le navi giganti in modo efficiente. Ciò provoca pressioni sui terminal che si trovano nella necessità di investire per offrire sempre infrastrutture e soluzioni innovative flessibili e adeguate alle esigenze di una domanda sempre più sofisticata e concentrata. Il rischio è di indebolire la propria competitività nei modelli di scalo dei carrier.

La complessità e il dinamismo dei profondi mutamenti economici e geografici indicati hanno condotto all'apertura di nuove direttrici internazionali, alla definizione di nuovi mercati e

alla formazione di nuovi flussi commerciali e a delineare nuovi collegamenti tra Estremo Oriente, Europa e Nord America favorendo il bacino del Mediterraneo come alternativa alle rotte tradizionali.

Si assiste non soltanto ad un nuovo disegno dei commerci mondiali via mare, ma si stanno modificando anche le regole della competitività dei porti, che ormai non possono basare la loro crescita soltanto sulla dotazione infrastrutturale, ma devono essere in grado di offrire servizi a valore aggiunto, aree retroportuali che riconoscano per le attività manifatturiere e logistiche agevolazioni fiscali e burocratiche o, comunque, evolversi verso modelli innovativi (fig. 2.1).

Fig. 2.1. Numero di unità >18.000 TEU per anno di consegna e per ciascuna alleanza



Fonte: SRM su Alphaliner, 2017

2.2 La competitività portuale europea e nel Mediterraneo

Con l'aumentare dei traffici e delle rotte, e quindi della rilevanza del bacino del Mediterraneo nell'ambito dei trasporti e della logistica marittima, tutti i Paesi che si affacciano sulle sue sponde stanno perseguendo politiche di sviluppo del proprio sistema portuale e retro portuale, coscienti che questo rappresenti un elemento chiave per l'economia e per lo sviluppo e la proiezione estera di un'area.

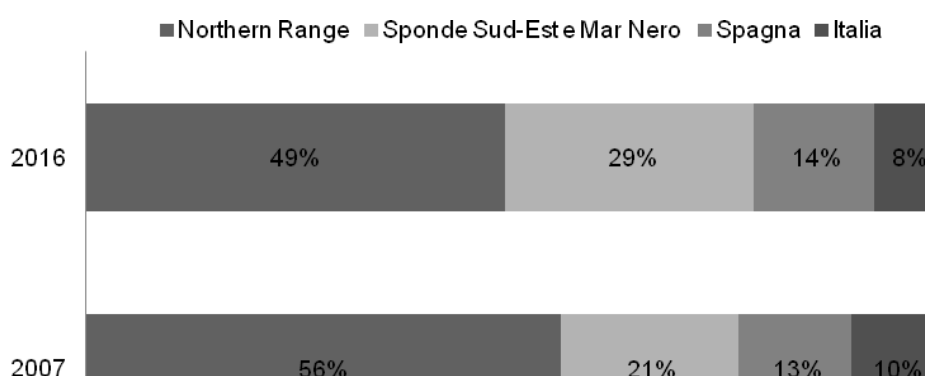
Diventa essenziale di conseguenza effettuare una analisi di competitività per regioni cui appartengono molteplici porti, al fine di ottenere un quadro più organico della dinamica delle aree di movimentazione dei commerci marittimi. Il periodo prescelto è fra l'anno della crisi del 2007 ed il 2016.

Considerato che i flussi di merci che passano attraverso Suez in direzione Northbound hanno per il 31% come destinazione i porti dell'Europa Nord-Occidentale (per il 26,2% i porti sulle

sponde Sud-Est del Mediterraneo e per il 19% quelli del Nord Med), si è ampliata l'analisi di competitività - oltre che alle Sponde Sud, Est e Nord del Mediterraneo - anche al Northern Range.

Il traffico container è indubbiamente il segmento di mercato sul quale si gioca la competitività del sistema portuale europeo ed internazionale; basti pensare che nell'arco del periodo prescelto i porti esaminati in questo documento hanno complessivamente registrato una crescita del 21% del numero di TEU movimentati. Il grafico che segue mostra come si sono distribuite le quote di mercato, espresse in TEU, tra i vari sistemi portuali tra il 2007 e il 2016.

Fig. 2.2 *Peso delle regioni portuali nel traffico container (TEU)*



Fonte: SRM su Port Authorities, 2017

Il Northern Range si conferma la più importante regione portuale containerizzata in Europa in termini di volumi, cresciuti nel periodo considerato del 6% con quasi 41 milioni di TEU. Tuttavia, se da un lato si consolidano le leadership rispettivamente di Rotterdam e Anversa, occorre sottolineare che il porto belga di Zeebrugge ha registrato una riduzione del 31% dovuto principalmente all'indebolimento della posizione nei modelli di scalo delle alleanze e dei vettori attivi nei traffici Europa-Estremo Oriente. Si evidenzia comunque che esso sta consolidando la sua posizione di leader mondiale nel trasporto auto nel mondo e ha assunto un ruolo chiave per il trasporto Ro-Ro per il mercato britannico.

Molto più sostenuta appare la crescita dei porti lungo le sponde Sud ed Est del Mediterraneo e del Mar Nero che è stata pari al 68%, tenendo comunque conto che in valore assoluto il volume complessivo al 2016 è stato pari a 24 milioni di TEU. L'incremento maggiore è riconducibile alla performance del porto di Tanger Med (+394%), che nel 2007 aveva da poco iniziato le attività terminalistiche e che in questi anni ha saputo consolidare i suoi traffici, grazie

anche alle importanti zone franche di attività industriali e logistiche collocate nelle aree retroportuali.

Significativo anche il risultato del Pireo, i cui volumi sono aumentati da 1,4 milioni di TEU nel 2007 a 3,7 milioni di TEU nel 2016 e di Port Said che, pur non avendo mostrato un incremento importante, mantiene la propria posizione con una movimentazione che oscilla sempre intorno ai 3 milioni di TEU.

Anche la regione del Mar Nero, nel periodo considerato, ha visto aumentare il proprio traffico principalmente per la buona performance di Ambarli. La regione portuale del Mediterraneo spagnolo ha registrato una crescita del 29% rispetto al 2007, riflettendo il consistente incremento di Algeciras e Valencia che si confermano leader nel Mediterraneo. Il primo è un porto di transhipment che ha raggiunto il traguardo di 4,8 mln TEU nel 2016 ma si trova ad affrontare la forte concorrenza degli altri porti orientati principalmente alle attività di trasbordo, come Tanger Med in Marocco e Sines sull'Atlantico. I porti di Valencia e Barcellona sono invece gateway, che movimentano i container in maggioranza destinati al mercato interno.

Anche se non coinvolti in quest'analisi, perché ancora limitati nel panorama europeo del traffico container, vanno comunque citate le interessanti performance dei porti del Portogallo. Essi stanno cercando di espandere le proprie attività mediante lo sviluppo del transhipment e rafforzando le relazioni commerciali con il mercato spagnolo mediante la realizzazione di un corridoio ferroviario. Il principale porto di Sines ha decuplicato il proprio traffico rispetto al 2007 raggiungendo 1,5 mln TEU nel 2016.

Riguardo ai porti italiani, si registra una riduzione del peso del nostro Paese nella gestione dei container nel contesto europeo e del Mediterraneo. Tuttavia se il confronto 2007-2016 si estendesse a tutti i porti italiani (cioè anche a quelli con movimentazioni inferiori agli 800 mila TEU), la movimentazione complessiva di container non mostrerebbe variazioni particolari, oscillando sempre intorno ai 10,5 mln TEU.

Ciò in primo luogo dimostra che, contrariamente alle altre regioni portuali in cui il traffico si concentra in pochi scali, in Italia è distribuito tra una pluralità di porti. Inoltre, si sta consolidando una dinamica che sta interessando il nostro Paese, ovvero il rallentamento dei porti di transhipment: il principale scalo italiano, Gioia Tauro, tra il 2007 e il 2016, ha registrato una riduzione del 17%, Taranto al momento è fuori dal mercato del transhipment e Cagliari nel 2016 ha movimentato 700 mila TEU, un dato non molto distante da quello del 2007. Molto interessanti sono invece le performance dei porti gateway, in particolare Genova, che ha realizzato un

incremento del 24% dei container, o La Spezia e Livorno, con un +7,2%, o anche Trieste, che ha quasi raddoppiato il suo traffico con circa 500 mila TEU. I dati disponibili (tab. 2.1) per i Top 15 Europei al primo semestre 2017 confermano le posizioni analizzate e la crescita generalizzata del 3,7%, seppure evidenziando differenze tra le varie regioni.

Tab.2.1. Variazioni annue del traffico container (TEU) dei Top 15 porti europei

Rank 2016	Est 2017	Port	Growth 1H2017
1	1	Rotterdam	9,3%
2	2	Antwerp	1,9%
3	3	Hamburg	0,0%
4	4	Bremenhaven	-4,9%
5	6	Algeciras	-9,4%
6	5	Valencia	-1,6%
7	7	Felixstowe	5,8%
8	8	Piraeus	3,8%
9	9	Marsaxlokk	nd
10	11	Gioia Tauro	1,0%
11	12	Le Havre	7,8%
12	13	Genoa	13,3%
13	10	Barcelona	28,6%
14	15	Southampton	1,2%
15	14	Sines	34,0%
Top 15			3,7%

Fonte: SRM su PortEconomics e Autorità Portuali, 2017

Le performance registrate non sono espressione soltanto della differente situazione economica dell'hinterland di riferimento; i porti container stanno diventando sempre più sensibili alle decisioni che sono in grado di spostare importanti quote di traffico, anche in modo repentino, da una regione portuale all'altra.

E' opportuno inoltre evidenziare le cause delle differenti performance di Northern Range, Southern Range e Sponde Sud ed Est del Mediterraneo sono legate alle differenze in termini di mercato di riferimento tra le varie regioni.

Da queste analisi ne discende che la competitività di un porto si sostanzia nella capacità dell'insieme dei soggetti (pubblici e privati) che in esso operano di proporre un'offerta qualitativamente elevata di infrastrutture e servizi, in grado di rispondere alle esigenze di mercato, sostenendo efficacemente la concorrenza di altri porti presenti nei differenti contesti territoriali, e di costituire, anche in assenza di porti-concorrenti, un fattore fondamentale di sviluppo economico locale e nazionale.

In sostanza, si tratta di una combinazione di azioni e strategie che varia dalle basse tariffe portuali alla produttività delle operazioni terminali ed al valore logistico che si viene a creare da quando sbarca un carico fino alla partenza. Tutto questo si lega alla presenza di zone economiche

e doganali speciali, veri e propri territori intorno ai porti dotati di legislazione differente da quella nazionale, permettendo un più facile trasbordo verso un paese terzo e favorendo così i flussi export/import e gli investimenti esteri.

2.3 Il Northern Range e il Southern range

Riguardo al Northern Range, è stato spesso messo in evidenza il vantaggio infrastrutturale dei suoi porti, la presenza di sistemi condivisi di cargo community, di ampie aree di manovra e deposito, gestite in rapidità da sistemi meccanizzati (es. carrelli cavaliere o straddle carrier) spesso anche automatizzati, di connessioni ferroviarie e fluviali rapide verso l'interno del territorio di importanti tessuti retroportuali (distripark) dove effettuare lavorazioni a valore aggiunto.

Il Northern Range è stata la prima regione a sviluppare un nuovo modello portuale che integra il traffico commerciale con il valore logistico, il maggiore valore creato lungo tutto il flusso del processo produttivo e distributivo.

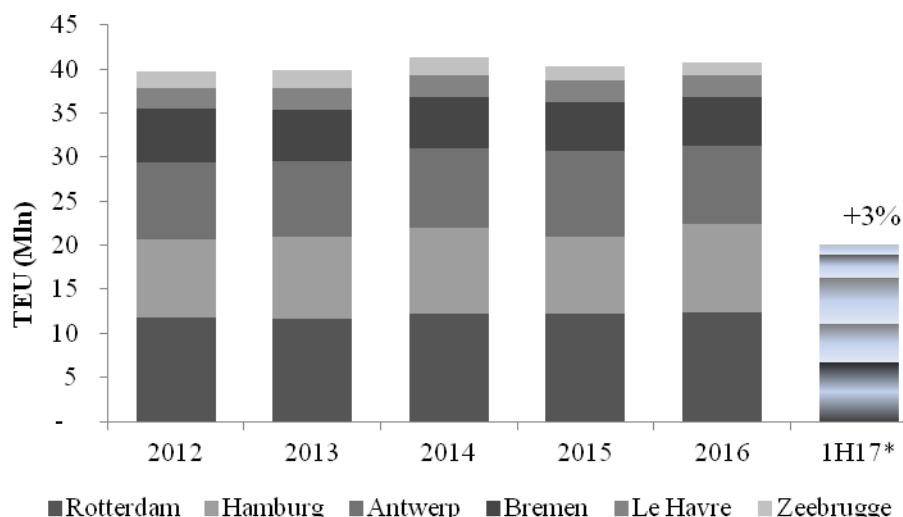
Tali aspetti hanno contribuito a consolidare la leadership dei suoi scali, non limitata alla sola gestione dei container, ma estesa a tutti i segmenti di trasporto marittimo. L'importanza economica del porto di Rotterdam si spiega con il dato del valore aggiunto, diretto e indiretto, prodotto dal porto, che vale circa 21 miliardi di euro (il 3,1% del PIL olandese).

Negli anni successivi alla crisi, caratterizzati da una domanda lenta, gli scali del Northern Range, oltre ad aver effettuato importanti investimenti nelle infrastrutture materiali, quali ad esempio, il Maasvlakte II a Rotterdam che consente di accogliere più mega navi contemporaneamente in modo completamente automatizzato, stanno concentrando la loro strategia di crescita sulle infrastrutture immateriali e sull'innovazione. I nuovi sviluppi nel campo dell'information technology (inclusi i tracking and tracing) stanno migliorando in misura consistente la competitività della catena logistica.

La strategia adottata dal porto di Rotterdam delinea un nuovo percorso di crescita dello scalo, non più visto come mera infrastruttura, bensì come fulcro di attività economiche, non solo di tipo logistico e trasportistico, ma che proiettano il Paese verso nuovi traguardi di innovazione e "smart".

Il grafico mostra il trend del traffico dei porti dell'area nell'ultimo quinquennio.

Fig. 2.3. Trend di traffico container dei porti del Northern Range. 2012-1° semestre 2017



* Il dato al primo semestre 2017 del porto di Zeebrugge non è disponibile

Fonte: SRM su Autorità Portuali, 2017

Nel segmento dei container tutta l'area ha registrato, nel 1° semestre 2017, una crescita del 3%, ma i primi 3 porti hanno rilevato un aumento del 4%, maggiore di quanto è accaduto nel 2016 (+2%) e nel 2015 (-1%). Anche il Northern Range rientra nella sfera di interesse della Cina, che considera tutta la catena logistica che fa riferimento ai suoi porti molto importante nell'ambito della BRI.

2.4 Le relazioni commerciali con l'Italia, in particolare Area MENA e Africa

Nonostante la prolungata fase di instabilità interna che caratterizza diversi paesi della sponda sud del Mediterraneo, l'area MENA gioca un ruolo molto importante nelle relazioni commerciali dell'Italia con l'estero, sia quale area di sbocco per le produzioni nazionali, sia quale fornitore strategico di risorse energetiche tradizionali (gas e petrolio greggio essenzialmente).

L'Italia è, in Europa, seconda solo alla Germania tra i partner commerciali dei paesi MENA; a fine anno l'interscambio commerciale – la somma di importazioni ed esportazioni italiane da e verso i paesi della regione Middle East North Africa – supererà i 77 miliardi di euro e nel 2018 sfiorerà gli 80.

Il trend di lungo periodo dell'interscambio commerciale tra Italia e area MENA registra una crescita di oltre il 70% tra il 2001 e il 2017 e, con riferimento all'interscambio di prodotti manifatturieri, del 100% nello stesso periodo. Inoltre, gli scambi commerciali di prodotti manifatturieri presentano un profilo di crescita costante, senza grandi variazioni tra un anno e l'altro e con un solo anno in cui il valore degli scambi è risultato in contrazione (il 2009, al culmine della crisi finanziaria globale).

Includendo i prodotti di natura energetica (essenzialmente petrolio greggio e gas naturale importati in Italia e prodotti petroliferi raffinati in esportazione verso i paesi MENA), il trend dell'interscambio risulta più irregolare, con un'ampia variabilità nei singoli anni all'interno del periodo considerato.

Più in dettaglio, si osserva una crescita costante tra il 2001 e il 2008, a cui ha fatto seguito un brusco calo nel 2009 (calo che ha interessato tutti i partner commerciali dell'area MENA competitors dell'Italia, per effetto della crisi economica internazionale) e una successiva ripresa nel periodo 2010-2012, con un'intensità simile ai competitors europei (Germania, Francia e Regno Unito) ma inferiore rispetto a Stati Uniti e Cina. A partire dal 2012 l'interscambio tra l'Italia e l'area MENA ha fatto registrare una costante contrazione, cui hanno contribuito la crisi politica in Libia (Paese con cui l'Italia aveva forti relazioni commerciali, all'interno delle quali l'interscambio di prodotti energetici aveva un ruolo preponderante) e, più in generale, la forte riduzione del prezzo del petrolio (negli anni 2015 e 2016) ha determinato un calo notevole nel valore dell'import-export energetico e dei prodotti ad esso associati; in sostanza, l'elevata volatilità del prezzo del petrolio ha determinato una forte variabilità del trend di lungo periodo dell'interscambio e, nel quadriennio 2012-2016, la sua contrazione.

Se, da un lato, l'Italia rappresenta il secondo partner europeo dei paesi MENA (dopo la Germania) e il quarto in assoluto, dietro anche Cina e Stati Uniti, d'altro canto, l'incidenza dell'area MENA sul commercio estero totale dell'Italia (9,1% nel 2017) è superiore a qualunque altro Paese.

Oltretutto, per le diverse macro-aree all'interno del territorio nazionale l'importanza dei paesi MENA è molto differente: il commercio estero con l'area MENA incide per una percentuale

tra il 6,5% e l'8,7% sul totale dell'interscambio con l'estero nel Nord-Ovest, nel Nord-Est e nella macro-area Centro, percentuale che sale al 18,1% con riferimento al Mezzogiorno.

L'Italia ha una lunga storia di rapporti commerciali con la regione nordafricana e mediorientale, favoriti naturalmente da una vicinanza geografica che non ha mai smesso di rappresentare un fattore importante nei rapporti tra Paesi.

Tali relazioni sono contrassegnate da una spiccata complementarietà, basti pensare al settore energetico, con un interscambio tra l'Italia e i Paesi MENA che complessivamente sfiora i 18 miliardi di euro, di cui ben 4 miliardi che riguardano esportazioni italiane: infatti, oltre alla forte e diffusa presenza di imprese italiane nei settori collegati all'industria estrattiva, in un'area d'importanza strategica per la sicurezza energetica del nostro Paese, l'Italia è a sua volta un importante fornitore di prodotti energetici raffinati.

I numeri degli scambi commerciali tra l'Italia e i paesi MENA indicano, quindi, che in tutti i comparti produttivi i flussi di merci viaggiano in entrambe le direzioni, anche grazie ad una progressiva integrazione tra sistemi produttivi, favorita dalla vicinanza geografica e dalla complementarietà.

Oltre all'industria estrattiva, sono numerosi i comparti produttivi in cui le relazioni tra imprese italiane e imprese locali hanno prosperato e continuano ad intensificarsi. In effetti, è la stessa composizione merceologica delle importazioni MENA a rappresentare un fattore potenziale di integrazione tra sistemi produttivi e di collaborazione tra imprese italiane e locali.

La domanda di beni manifatturieri esteri da parte dell'area MENA è consistente (supera i 750 miliardi di euro) ed in crescita. Essa si concentra in gran parte (per il 42%) nel comparto del made in Italy e nella meccanica. Questi due settori hanno anche registrato una sostanziosa crescita negli ultimi 5 anni (2011-2016): le importazioni nell'area MENA sono aumentate del 25,3% nel comparto della meccanica e del 16,6% nel made in Italy.

In totale, l'export manifatturiero italiano verso l'area MENA è risultato pari a 37 miliardi di euro nel 2016, di cui oltre il 55% costituito da prodotti dei comparti meccanica e made in Italy. In questi comparti produttivi l'Italia registra una quota di mercato pari rispettivamente al 10,2% nella meccanica (dietro Cina e Germania) e al 4,2% nel made in Italy (alle spalle della sola Cina). Il Mezzogiorno incide per una quota modesta (7,8%) sull'export italiano verso l'area MENA, per una cifra di circa 2,9 miliardi di euro.

Il processo di progressiva diversificazione produttiva in atto in molti Paesi dell'area MENA – in particolare nei paesi esportatori netti di petrolio – che ha l'obiettivo di attenuare la dipendenza

dal comparto Oil & Gas puntando allo sviluppo di altri settori (turismo, in primo luogo, ma anche agricoltura, industria ed energie rinnovabili), favorirà il processo di sostituzione merceologica del commercio estero in questi paesi, da una prevalenza di prodotti di natura energetica verso produzioni manifatturiere. Importanti opportunità di sviluppo per le imprese, inoltre, sono legate alla necessità di questi paesi di ammodernare e/o potenziare la propria rete infrastrutturale, attraverso grandi progetti di investimento.

Ciò favorirà la crescita della presenza di imprese italiane nei Paesi MENA, e di conseguenza, si intensificherà la collaborazione tra queste imprese e quelle locali nei paesi ospitanti. Si consolideranno rapporti di fornitura e ci sarà un naturale processo di trasferimento tecnologico verso realtà produttive locali per le quali aumenteranno le opportunità di affari.

Essere inseriti all'interno di catene internazionali di fornitura e consolidarne l'appartenenza rappresenta un fattore di sviluppo strategico per le imprese dell'area MENA: consente di acquisire know how e assumere best practices e, per questa via, introdurre innovazioni in processi, prodotti e servizi offerti che a loro volta aprono nuove opportunità di affari.

In definitiva, due sono i fattori che possono favorire investimenti produttivi in Italia da parte di imprese di Paesi dell'area MENA. Da un lato, il progressivo intensificarsi dei rapporti d'affari con imprese italiane: infatti, il consolidamento dei rapporti cliente-fornitore e la partecipazione in pianta stabile all'interno delle catene internazionali di fornitura messe in piedi da grandi players italiani in diversi comparti potrebbero determinare l'esigenza di una maggiore vicinanza geografica delle imprese MENA fornitrici di imprese italiane alla casa-madre in Italia.

D'altro canto, l'Italia importa dai Paesi MENA oltre 40 miliardi di beni di diversi comparti produttivi. L'esigenza di presidiare un mercato importante e dai grandi numeri come quello italiano potrebbe condurre numerose imprese dei Paesi MENA a realizzare investimenti produttivi nel nostro Paese, trasferendo uffici commerciali e centri di assistenza alla clientela.

2.5 I porti della Sponda Sud-Est del Mediterraneo

Questa regione portuale abbraccia porti che appartengono ai 3 diversi continenti che si affacciano sul Mediterraneo: Europa, Africa, Asia.

Il principale porto dell'area del Mediterraneo Orientale, per container movimentati, è il Pireo. Come noto, lo scalo greco ha intrapreso un forte sviluppo dal 2009, quando la consociata Piraeus Container Terminal di Cosco Shipping ha ottenuto la concessione per 35 anni dei moli II e III del porto. Nel 2016, Cosco Shipping ha acquisito il 67% del capitale azionario dell'Autorità

portuale del Pireo, nell'ambito di un accordo finalizzato a trasformarlo in un importante hub per il trasporto al crocevia dell'Asia, dell'Europa e dell'Africa. L'accordo ha previsto un'offerta del valore di 368,5 milioni di euro: di questi 350 milioni di investimenti verranno realizzati entro il prossimo decennio, non soltanto nel segmento dei container, ma anche nella crocieristica, cantieristica e nello sviluppo del Ro-Ro. Tra il 2010 e il 2016, la capacità di gestione delle merci del porto del Pireo è passata da 864 mila a 3,75 milioni di TEU (+334%), andando ad occupare la 3° posizione nel ranking del Mediterraneo e la 38° nel mondo. L'obiettivo dichiarato è quello di arrivare a 5 milioni di TEU entro il 2018. Nel giugno 2017 inoltre l'Autorità Portuale del Pireo e la Cosco Shipping, hanno firmato due memorandum d'intesa per rafforzare i legami commerciali.

Il Pireo è il perno più importante dei flussi commerciali lungo la Belt and Road Initiative una volta giunti nel Mar Mediterraneo. Già oggi la Cosco controlla l'80% del cargo ferroviario greco ma nei piani cinesi, il Pireo dovrebbe essere collegato al cuore dell'Europa grazie alla costruzione di una linea ferroviaria lunga 350 Km e passante per i Balcani, lungo l'asse Skopje-Belgrado-Budapest, dell'importo di circa 3 miliardi di dollari.

Fa parte del Gruppo Cosco anche Piraeus Consolidation & Distribution Center che opera nella Free Zone e offre servizi logistici con agevolazioni doganali e benefici fiscali per le merci. Restando nella parte orientale del Mediterraneo meritano una particolare attenzione i porti israeliani anch'essi oggetto di importanti investimenti cinesi, in quanto il Paese per il suo posizionamento strategico è di molto interesse nell'ambito della strategia BRI. Il governo israeliano attribuisce una enorme importanza al settore portuale considerando che il 99% in volume e l'80% in valore dell'import – export del Paese avviene via mare.

Numerosi sono stati gli investimenti in infrastrutture portuali che hanno consentito una crescita media annua del segmento dei container negli ultimi 25 anni del 6,6%. Nel 2016 i principali 2 scali israeliani, Haifa e Ashdod, hanno gestito 2,7 milioni di TEU, ma con forti previsioni di crescita in relazione al completamento dei lavori di espansione in atto. Sono infatti in fase esecutiva 2 nuovi terminal, che porteranno la capacità in Israele fino a 7 mln di TEU. Shanghai International Port Group (SIPG) e Dutch Terminal Investment (TIL) hanno acquisito la gestione per 25 anni rispettivamente di Haifa Bayport e Ashdod Southport. Gli investimenti complessivi ammontano a 4 mld\$.

Anche il porto di Malta, istituito nel 1988 come primo hub di trasbordo nella regione del Mediterraneo, ha registrato una crescita notevole. Attualmente si colloca al 9° posto tra i porti europei ed è il 4° più grande centro di trasbordo e di logistica nella regione mediterranea, con

oltre 3 milioni di TEU movimentati. Oltre il 95% del traffico container del freeport è attività di trasbordo e Marsaxlokk è un porto franco dogana per merci intercontinentali e offre anche una serie di agevolazioni alle imprese che si installano e operano al suo interno.

Altamente dinamico in Turchia è il settore della logistica e dei trasporti, che sta conoscendo un grande sviluppo, reso ancor più interessante dalla posizione geopolitica del Paese, ponte tra Europa, Asia e Medio Oriente del Paese. Complessivamente i principali porti turchi, Ambarli sul Mar Nero e Mersin sul Mediterraneo, hanno movimentato nel 2016 2,8 e 1,4 mln di TEU. Anche i porti turchi sono oggetto dell'interesse cinese nell'ambito della strategia BRI che li ha portati ad investire 919,8 mln \$ per l'acquisizione del 64,52% del capitale del Kumport Terminal di Ambarli nel 2015. Mersin dispone di una Free Zone che occupa oltre 7.800 persone, con un valore del commercio di 3,8 mld\$. Le 421 imprese presenti (delle quali l'81% sono locali) operano prevalentemente nel tessile, nella manifattura della carta e dei prodotti in carta, e nella lavorazione dei metalli.

I porti della Sponda Sud sono infrastrutture "più giovani" rispetto ai loro competitors europei. I fattori che hanno determinato il consolidamento della loro posizione nel panorama mondiale del traffico dei container sono state le infrastrutture, nelle quali i rispettivi Paesi hanno molto investito; le grandi aree retroportuali a disposizione; le basse tariffe e i bassi costi della manodopera che hanno consentito di attrarre le linee di navigazione, costantemente alla ricerca di costi più sostenibili. In tal modo, sono riusciti ad accrescere le proprie quote di mercato nel segmento dei container, ma l'evoluzione dei trasporti marittimi negli ultimi anni ha portato gli scali della Sponda Sud a ridisegnare le loro strategie di crescita, anche al fine di favorire l'economia dei Paesi cui appartengono. Oltre ad offrire infrastrutture in grado di gestire le navi sempre più grandi, essi hanno migliorato ed ampliato la propria offerta integrando i servizi portuali con quelli logistici ad elevato valore aggiunto.

L'ampio progetto che riguarda la Suez Canal Zone modificherà il ruolo di Port Said, che si colloca all'imbocco settentrionale del Canale di Suez e che nel 2016 ha gestito 3 milioni di container, un dato in calo rispetto all'anno precedente ma che gli consente di conservare la leadership tra i porti nord africani. Il porto egiziano è naturalmente interessato dall'aumento di traffico che sta avvenendo nel Canale di Suez a seguito dell'allargamento avvenuto nel 2015 e che, dopo le iniziali difficoltà dovute al generale rallentamento del commercio mondiale, nel 2017 ha mostrato una forte crescita.

Appena 3 giorni dopo l'inaugurazione del Nuovo Canale, con decreto presidenziale n.330/2015 è stata istituita la Suez Canal Economic Zone (SCZone) che copre un'area di 461 chilometri quadrati e 6 porti marittimi. L'obiettivo che si è posto il governo è trasformare l'area in un hub di logistica globale e in un centro di lavorazione industriale che serve l'Europa, l'Asia, i mercati dell'Africa e del Golfo per facilitare la crescita economica e creare posti di lavoro sostenibili per la manodopera locale. La strategia è quella di creare un ambiente favorevole agli investimenti stranieri: il governo ha infatti previsto una serie di facilitazioni burocratiche e agevolazioni fiscali e doganali per le imprese che volessero insediarsi nell'area.

Un ampio range di investimenti sarà possibile nella SCZone: dai servizi marittimi all'industria (potenziali opportunità riguardano il settore della farmaceutica, il food processing, l'automotive, il tessile e il petrolchimico), alle energie rinnovabili e all'ICT. Questo megaprogetto a lungo termine dovrebbe generare 12 mld\$ ogni anno solo dai suoi 6 porti, dopo il completamento di tutti i progetti industriali e commerciali previsti, e attivare 1 milione di nuovi occupati nell'arco di 15 anni. Negli obiettivi del Governo la Zona potrebbe concentrare il 30-35% dell'economia dell'Egitto e diventare una delle principali sette zone al mondo per investimenti entro il 2030.

Ancora una volta si evidenzia la presenza cinese, non soltanto nella gestione del Suez Canal Container terminal (SCCT) a Port Said da parte della Cosco, ma anche per gli investimenti e per gli accordi di collaborazione effettuati. Ne è un esempio la presenza della cinese Teda Investment Group che già nel 2013 ha firmato un accordo di sviluppo degli investimenti nella SCZone della durata di 45 anni che prevede un investimento complessivo di 500 mln\$.

La logistica e le infrastrutture rappresentano un ingranaggio fondamentale anche nei piani di sviluppo del Marocco e rappresentano, in una certa misura, la base necessaria alla sua competitività. Il principale porto dell'area è Tanger Med, attivo dal 2007, che si trova in una posizione strategica a 14 km dalla Spagna e sulla via di passaggio tra Asia, Europa e America; è circondato da una zona franca di attività industriali e logistiche. Integrando più di recente il deep sea con lo short sea e insediando impianti di logistica a valore (la Renault in attività assemblaggio), è divenuto una piattaforma logistica connessa con diversi porti europei, basandosi sul funzionamento della produzione just in time (l'assemblaggio della Dacia): la politica di gestione delle scorte a ripristino, che utilizza metodologie tese a migliorare il processo produttivo, cercando di ottimizzare non tanto la produzione quanto le fasi a monte e di alleggerire al massimo le scorte di materie prime e semilavorati necessari alla produzione. Tanger Med quindi non è solo porto: è

una piattaforma logistica ed industriale di livello intercontinentale, e interamente gestito dalla Tanger Med special Agency (TMSA).

Il complesso portuale include: Tanger Med 1, che, con i 2 terminal affidati in concessione rispettivamente ad APM ed Eurogate, ha una capacità di 3 mln di TEU; Tanger Med 2 che avrà anch'esso 2 terminal dedicati alla gestione delle portacontainer di ultima generazione, in grado di portare la capacità complessiva a 9 milioni di TEU. Tanger Med vanta tra i suoi clienti le più importanti shipping companies e nel 2016 ha gestito quasi 3 milioni di TEU.

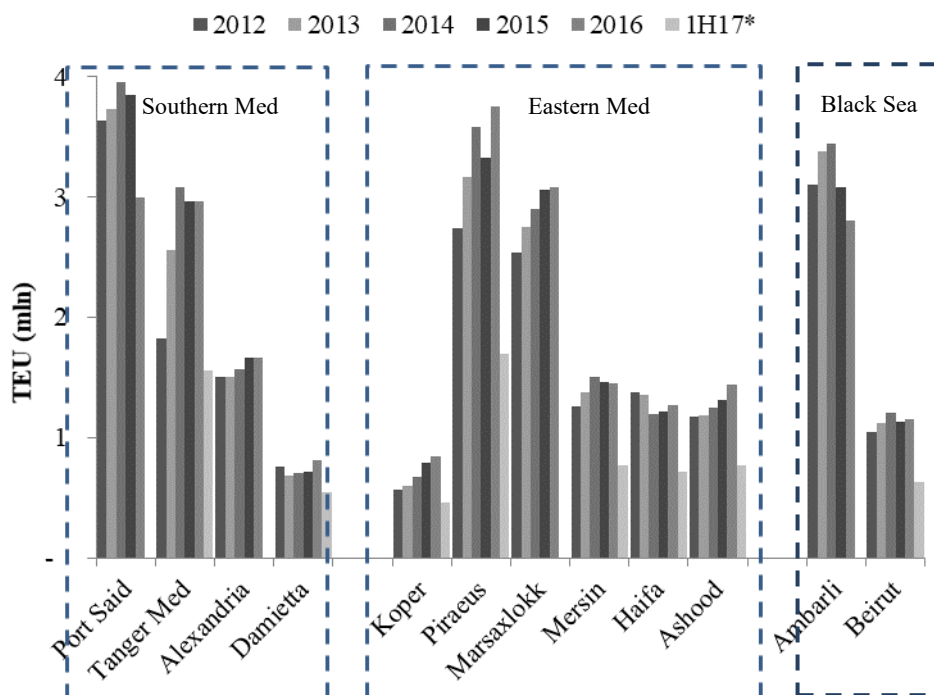
Tanger Med è anche una Grande Piattaforma Industriale (GIP) che comprende:

- una zona franca logistica (MedHub) che prevede vantaggi fiscali e doganali. Nel 2016 dopo Adidas e 3M, anche Decathlon ha deciso di insediarsi qui occupando un'area di oltre 20 mila metri quadri di magazzini, che renderà il centro logistico di Decathlon a Tangeri il secondo più grande al mondo, dopo quello di Singapore, che movimentata tutta le merci destinate ai mercati asiatici;
- una zona franca industriale (Tanger Free Zone) di attività polivalente, orientata all'esportazione, presso la quale operano 650 imprese e 50 mila lavoratori;
- una piattaforma dedicata al settore automobilistico (Tanger Automotive City) che comprende il complesso industriale "Renault-Nissan", uno degli investimenti più importanti del Mediterraneo, che gestisce anche il Terminal veicoli del porto. Sono inoltre presenti un centinaio di fornitori internazionali (Denso, Leoni, Delphi, Sumitomo, ecc.), che fanno del Marocco il più grande produttore di veicoli della regione MENA, con lo stabilimento Renault che realizza una produzione annua di quasi 400 mila veicoli. Il settore conta un totale di 152 imprese, 2,5 miliardi di euro di esportazioni legate all'automotive e 61.000 lavoratori qualificati.

È poi presente una zona dedicata alle attività offshoring (Tetouan Shore) che è un outsourcing di servizi call center e che rappresenta un richiamo al nearshoring europeo con un'area di 28 ettari, un investimento complessivo di 120 mln€ e la creazione di complessivi 12 mila posti di lavoro. Tutte le zone franche interne al complesso di Tanger Med prevedono speciali procedure doganali, amministrative e sociali.

Il seguente grafico mostra il trend del traffico dei porti dell'area del quinquennio 2012 – 2017.

Fig. 2.4. Trend di traffico container dei porti della Sponda Sud - Est. 2012-1° semestre 2017



* Il dato al primo semestre 2017 di Port Said, Alexandria, Malta e Ambarli non sono disponibili

Fonte: SRM su Autorità Portuali, 2017

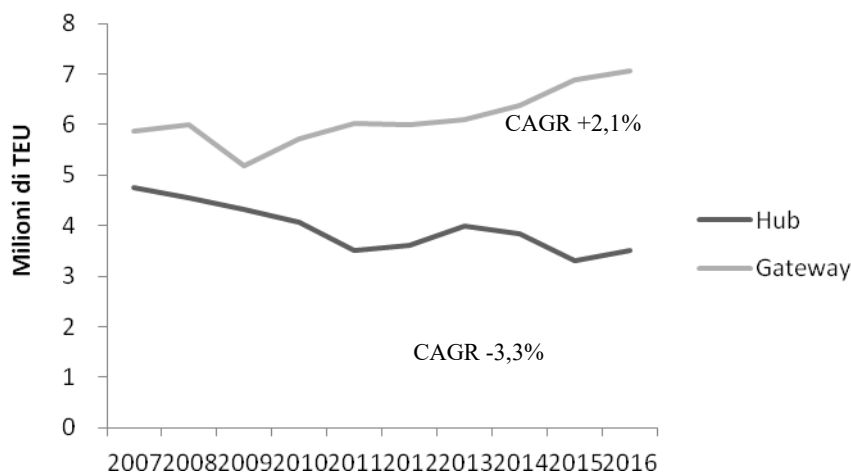
2.6 La competitività dei porti italiani: nuove opportunità

In Italia è mancata a lungo la percezione dell'importanza dell'economia marittima, ciò probabilmente spiega i lunghi tempi di attesa della riforma della legge 84/94 sui porti che si richiedeva da oltre un decennio. L'analisi della quota di mercato nel segmento dei container, tra il 2007 e il 2016, mostra una riduzione per l'Italia compensata dalla crescita dei porti della Sponda Sud e spagnoli.

Nello scenario del prossimo futuro, di fronte alla portualità italiana vi è una sfida di grande rilievo, dalla quale dipende il nuovo assetto della logistica nazionale.

Negli ultimi anni si è evidenziata una difficoltà per i nostri hub, che hanno perso traffico, che invece è cresciuto, anche a tassi importanti, nei porti gateway (fig. 2.5).

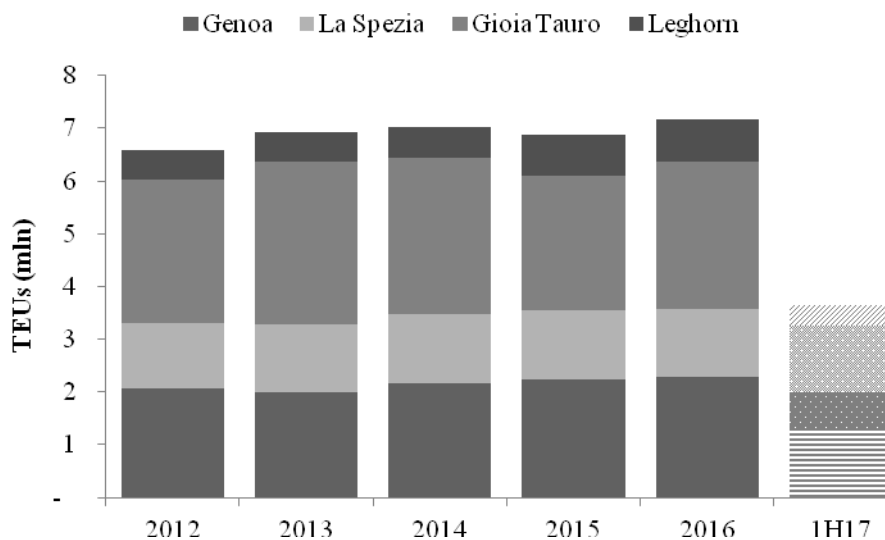
Fig. 2.5. Trend traffico container nei porti hub e in quelli gateway italiani. 2007-2016



Fonte: SRM su Assoporti 2017

In tale ottica il porto di solo transhipment (mare/mare dei flussi container), come Gioia Tauro ad esempio, sta conoscendo difficoltà, sia a livello inter-mediterraneo, sia nel confronto tra Southern e Northern Range (fig. 2.6).

Fig. 2.6. Trend di traffico container dei principali porti italiani. 2012-1° semestre 2017



Fonte: SRM su Autorità Portuali, 2017 (1H17, dato parziale 2017)

L'evoluzione del concetto di porto hub verso il ruolo di piattaforma commerciale integrata nella catena logistica delle diverse regioni portuali, nonché le performance registrate negli ultimi anni, suggeriscono che la strategia di sviluppo del nostro sistema portuale non cerchi la competizione con grandi hub del Mediterraneo come il Pireo, ma punti sul ruolo dei porti di accesso all'Europa. Non è un caso l'interesse della Cina per Trieste, porto europeo che gode di

extraterritorialità doganale e collegato via ferro all'Europa centrale ed orientale. In questo modo si spiega anche l'investimento di 450 mln€ nel Terminal di Vado Ligure della Cosco e di Qingdao Port International Development, che hanno acquisito rispettivamente il 40% e il 9,9% del nuovo terminal in costruzione. L'obiettivo degli investitori cinesi e l'ambizione dei nostri scali è l'ampliamento del raggio di competitività del sistema portuale, che può proporre un'alternativa di servizio dal Sud per i traffici di import/export della Svizzera e della Germania meridionale (Baviera, Baden-Württemberg) attraverso la messa a punto di efficienti snodi intermodali, in grado di sfruttare le opportunità aperte dal prossimo completamento delle infrastrutture ferroviarie del corridoio Reno-Alpi.

L'Italia può cogliere anche un'altra importante opportunità dovuta alla sua rilevanza nel settore Ro-Ro: il nostro Paese è leader, per numero di navi e tonnellaggio, della flotta mondiale di navi ro-ro cargo e passenger/cargo. Anche in questo caso l'esperienza di un paese competitor, il Marocco, può offrire un esempio di buona pratica di innovazione portuale come adattamento alla competizione globale, come è avvenuto a Tanger Med. L'intuizione di successo è stata quella di svincolare lo scalo dalla sua natura di puro hub e affiancare il Ro-Ro al transhipment, generando in tal modo un traffico Short Sea Shipping, sia merci che passeggeri, che alimenta il porto e che dal porto viene alimentato.

Importante sarà proprio la giusta integrazione deep sea-short sea per questo tipo di traffico. Lo sviluppo del trasporto combinato perciò è strettamente legato all'esistenza di una rete infrastrutturale capace di organizzare con efficienza ed efficacia il complesso processo logistico relativo sia al sistema di trasporto sia ai servizi funzionalmente legati alla movimentazione delle merci.

I porti del Mezzogiorno presentano un fattore di attrazione naturale, rappresentato dal loro posizionamento strategico che consente di evitare deviazioni di rotta: ma occorre migliorare l'aspetto intermodale. In particolare, la combinazione dei porti di Napoli-Salerno sul Tirreno e Bari-Taranto sulla dorsale adriatica può diventare la base logistica per l'insieme dell'industria italiana fino alla Pianura Padana.

I punti di forza analizzati in questo documento evidenziano che l'attenzione alle infrastrutture deve essere affiancata dalla realizzazione di retro porti, dove avvengono le attività industriali e manifatturiere, accanto a numerose funzioni logistiche. L'istituzione delle aree ZES, con la defiscalizzazione parziale o totale per i flussi export o riexport e import, è lo strumento più coerente per creare le condizioni favorevoli allo sviluppo e una nuova prospettiva di crescita del

tessuto produttivo. In questa ottica, risulta strategica la costruzione di network di collegamenti terrestri efficienti e di retroporti dotati di aree logistiche.

In tale direzione si sono mossi anche molti altri porti del Mediterraneo.

2.7 La competitività dei porti italiani: evoluzione normativa

La leva strategica della semplificazione e della sburocratizzazione non poteva non passare anche per il riordino del sistema portuale attraverso la revisione della governance di funzionamento e con specifiche misure di semplificazione.

La riforma introdotta dal Dlgs. n. 169 del 2016 relativa alla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali ne ha ridotto il numero da 24 a 15, assegnando loro la nuova definizione di Autorità di Sistema Portuale (AdSP). Esse sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, nonché di potere di ordinanza.

La governance delle AdSP si incentra sulla figura del Presidente, al quale sono riconosciuti tutti i poteri gestionali di ordinaria e straordinaria amministrazione, che è affiancato da un Comitato di Gestione molto snello, quale organo politico-strategico dell'ente. L'Organismo di partenariato della risorsa mare, che esprime la voce dei rappresentanti del mondo imprenditoriale e del mondo sindacale del settore portuale, ha funzione consultiva.

Il coordinamento a livello nazionale delle scelte strategiche, che attengono ai grandi investimenti infrastrutturali, alle scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, alle strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché di marketing e promozione del sistema portuale nazionale sui mercati internazionali, è attribuito alla Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

La riforma, oltre alla razionalizzazione amministrativa, prevede anche la semplificazione burocratica, con la realizzazione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli e dello Sportello Amministrativo Unico, un front office per tutti i procedimenti amministrativi e autorizzativi non riguardanti le attività commerciali e industriali. I due sportelli sostituiranno gli attuali 23 soggetti addetti ai 113 procedimenti amministrativi ed abbasseranno drasticamente i relativi tempi di funzionamento nonché quelli relativi allo sdoganamento.

La riforma ha voluto dare un forte segnale di attenzione al settore marittimo portuale con l'obiettivo di realizzare un sistema nazionale integrato di trasporto, nel quale la logistica assume un ruolo determinante nell'interconnessione tra porti, interporti, ferrovie, autostrade. Essa si inserisce nella più ampia strategia delineata dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), che punta sulla competitività dei porti e sostiene il ruolo dell'Italia, attraversata da quattro corridoi ferroviari Ten-t e con 8 mila chilometri di coste, come porto europeo nel Mediterraneo.

Molti sono gli ulteriori interventi messi in campo dal MIT su logistica e portualità al fine di rafforzare i porti, nell'ambito delle sfide globali in atto: semplificazioni su escavi e dragaggi dei fondali; miglioramento dei collegamenti ferroviari di "ultimo miglio" (all'interno del contratto RFI sono stati attivati diversi collegamenti ferroviari portuali); scelta e revisione con il MIT dei progetti strategici ed accelerazione dei cantieri con fondi nazionali ed europei; conferma del "Ferrobonus" e "Marebonus" (nella Legge di Stabilità 2016 sono stati autorizzati 200 milioni di incentivi per il trasporto merci via ferrovia e via mare).

Nella Legge di Stabilità 2016 è, inoltre, prevista la riduzione o esenzione dal pagamento della tassa di ancoraggio e delle accise nei porti di transhipment.

Le lungaggini e i vincoli delle procedure burocratiche e amministrative hanno reso i tempi e i costi del nostro import-export marittimo troppo elevati rispetto ai competitors. Allo stesso modo, le carenze del trasporto intermodale italiano hanno favorito il ricorso alla gomma, non soltanto per i collegamenti di ultimo miglio. In conclusione, la semplificazione burocratica e il rafforzamento del trasporto intermodale costituiscono gli assi portanti su cui attivare i processi di sviluppo della ZES.

2.8 I porti di Napoli e Salerno nello scenario euromediterraneo

Come si è verificato sinora, la centralità del Mediterraneo, nonostante la crisi, non è venuta meno, anzi il Mare Nostrum ha recuperato in termini di appetibilità commerciale, logistica ed infrastrutturale rispetto ai porti del Nord Europa, pur con le contrazioni di traffico che si sono determinate per effetto della crisi economica di lungo periodo.

Tra le opportunità, sulle quali continuare a lavorare per sviluppare la portualità del Mediterraneo, vi è la compresenza di diverse tipologie di servizi e di organizzazione nel trasporto marittimo. Rispetto alle previsioni che erano alla base dei trend del passato, vi è da sottolineare la

perdita di traffico rilevante dei porti di transhipment, a causa della decisa contrazione dei traffici mondiali, che ha colpito in misura minore i regional ports, tra i quali Napoli e Salerno.

Insomma, il Sistema Portuale del Tirreno Centrale è stato in grado di cogliere una finestra di mercato derivante dalla rivitalizzazione dei regional ports, in uno scenario di razionalizzazione dei flussi di traffico nel cui ambito la riorganizzazione delle rotte ha assunto un ruolo maggiormente decisivo. Infatti, alcuni carrier internazionali hanno concentrato i loro traffici e la loro politica di trasporto marittimo sui porti di transhipment e su quelli di destinazione finale, altri hanno, invece, concentrato i loro traffici e le loro flotte sui regional ports, mentre altri ancora hanno coniugato entrambe le modalità di trasporto container. Questo vuol dire che, a differenza di quanto ipotizzato fino a qualche anno fa, si può prevedere una crescita del traffico non solo concentrata nei porti di transhipment, che anzi vivono una fase di accentuata concorrenza tra di loro, ma anche in tutti gli altri regional ports. La crisi ha visto la formazione e l'evoluzione delle alleanze tra i grandi carriers internazionali, che hanno cercato, in tale maniera, di contrastare la perdita di volumi nel trasporto internazionale, concentrando su un numero minore di navi la quantità di container trasportati su rotte simili.

Inoltre, occorrerà verificare se la concentrazione dei carriers su un numero minore di navi per percorsi simili e la condivisione degli slots, con conseguente concentrazione su un numero minore di porti, tra i quali Napoli e Salerno, fenomeno visto negli anni della crisi, garantirà la tenuta delle quote di traffico nei porti scelti, anche allorquando queste sinergie di difesa dovessero esaurire i propri effetti, soprattutto in presenza di una ripartenza a ritmi più significativi dell'andamento economico globale. Per ora, e per i prossimi anni, è probabile che prosegua un fenomeno di razionalizzazione e di ottimizzazione delle rotte e delle flotte. Napoli e Salerno possono rendersi complementari e riuscire a crescere assieme se riusciranno a cogliere opportunità complementari di mercato.

Questo fenomeno si sta registrando nel segmento del traffico containers, in quanto l'alleanza 2M (Maersk e MSC) eleggerà il porto di Napoli, mentre The Alliance ed Ocean Alliance sceglieranno vocazionalmente lo scalo di Salerno. La capacità di proporsi in modo integrativo su stessi settori di mercato per il traffico commerciale implicherà capacità di regia da parte dell'Autorità ed intelligenza nelle scelte degli operatori. Recentemente Ocean Alliance ha scelto di fare scalo Salerno per il servizio settimanale diretto full container per la costa est gli Stati Uniti.

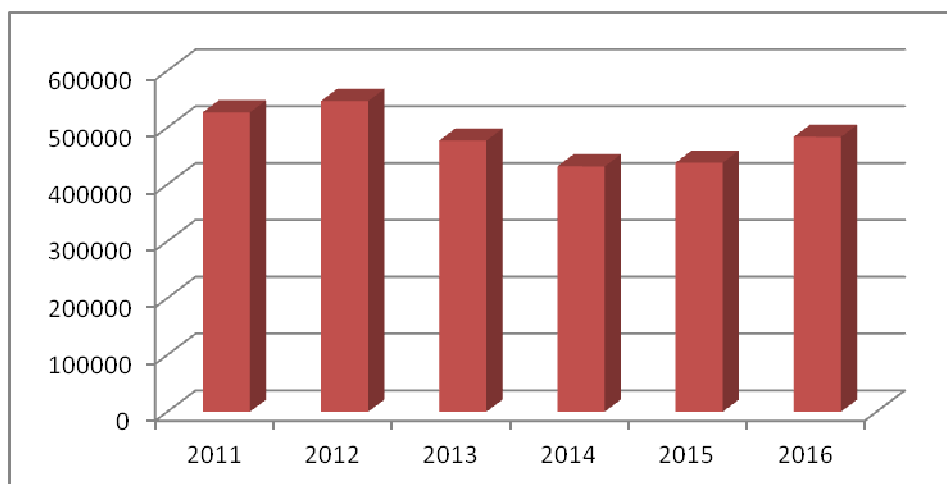
In sintesi, capacità di dialogo e di integrazione strategica fanno parte degli ingredienti necessari per una crescita consapevole in uno scenario instabile.

Secondo il vigente Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, il sistema Napoli-Salerno rappresenta nel Mezzogiorno uno dei tre principali sistemi portuali, visto come un unico grande sistema multipurpose, giustificato da un grande bacino demografico ad alta densità di popolazione e dalla presenza di importanti poli produttivi composti da alcune grandi aziende e da sistemi di piccole e medie imprese che si estendono in Campania ed in alcune aree della Basilicata, della Puglia e del basso Lazio. I due porti operano sia nel mercato dei contenitori, che in quello di alcuni settori “general cargo”, come per esempio la filiera dell’auto.

2.8.1 Il ruolo del porto di Napoli

Nel porto di Napoli il settore containers, dopo la buona performance del triennio 2010-2012, ha registrato un decremento nel triennio 2013-2015, in particolare nell’anno 2014, per poi intraprendere una lieve ascesa nel 2015 come si evince dal grafico seguente. Nel 2016 si è registrato un incremento pari al 10,3% rispetto all’anno precedente, superando il dato del 2013 (fig.2.7).

Fig. 2.7 Traffico container nel porto di Napoli (Teus)



Nel 2012, con 546.818 teus, il porto di Napoli ha registrato il dato migliore, tenendo comunque conto che il 20% circa di tale volume era costituito da movimentazione di containers vuoti. Questa crescita va ricercata nella buona appetibilità commerciale del porto di Napoli (il capoluogo partenopeo è al centro di un’area urbana ed extraurbana tra le più popolate d’Europa) e nel fatto che lo scalo partenopeo, nel fenomeno di concentrazione dei carriers marittimi di linee

e naviglio, si è trovato tra i porti beneficiari degli approdi scelti. La decisione di Cosco di acquisire lo scalo del Pireo ha ovviamente modificato lo scenario di riferimento del traffico containerizzato per il porto di Napoli, in quanto ha indirizzato flussi di traffico verso altre destinazioni. Si tratta ora di riannodare le fila di un diverso assetto competitivo, tenendo conto delle trasformazioni che si sono determinate e delle opportunità che possono essere costruite a seguito della riorganizzazione per grandi alleanze ed aggregazioni da parte dell'industria armatoriale.

Tab. 2.2 Traffico container

Tipologia traffico	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	% 2016 /2015
traffico container (TEU)	534.694	526.768	546.818	477.020	431.682	438.280	483.481	10,3

I traffici delle rinfuse solide e liquide del porto di Napoli hanno risentito significativamente degli effetti della crisi, in quanto la minore propensione al consumo e la tendenza costante alla containerizzazione (per le merci solide) hanno un'influenza diretta su queste tipologie di trasporto. Nonostante la riduzione di tali traffici, essi rimangono estremamente importanti per il porto di Napoli, sia per alcune specificità merceologiche (prodotti chimici, grano, legname, cellulosa), sia per il valore aggiunto che esse tradizionalmente rappresentano per l'economia portuale.

Tab. 2.3 Traffico rinfuse solide

Tipologia traffico	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	% 2016/2015
traffico rinfuse solide	4.419.297	4.363.460	3.295.637	4.059.988	5.341.497	5.988.578	6.103.834	1,9

Nel triennio 2010-2012 le rinfuse liquide hanno registrato un valore maggiore rispetto alle rinfuse solide, per poi assistere a un'inversione di tendenza, che ha visto realizzare nel triennio 2013-2015 un valore maggiore nel settore delle solide. Nel primo semestre del 2016 le merci liquide hanno presentato un aumento del 28,5%, soprattutto nel settore dei gas liquefatti, mentre le rinfuse solide hanno presentato una riduzione del 12,1% nel settore dei cereali; è da sottolineare il consistente aumento del 58,8% nel settore dei prodotti metallurgici, dei minerali di ferro, ecc.

Tab. 2.4 Traffico rinfuse liquide

Tipologia traffico	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	% 2016/2015
traffico rinfuse liquide	5.551.903	5.481.959	5.173.674	5.079.059	4.671.986	4.805.955	5.224.316	8,7

In generale, per quanto riguarda le dinamiche commerciali, il flusso prevalente vede una dominanza dell'import dall'Oriente (circa il 70% della quota import totale), con una estrema eterogeneità nelle tipologie di merce (parti elettriche, prodotti finiti elettronici, giocattoli, ceramiche, corsetteria, prodotti semilavorati, abbigliamento e quanto altro si produce in Oriente) per lo sbarco nel porto di Napoli; mentre prevale la tipicità dei prodotti campani (pasta e prodotti alimentari per il 65% e, poi, anche arredamento e prodotti finiti in genere) soprattutto per il Centro e il Nord America (circa il 65% della quota export totale), e, attraverso vari porti di trasbordo, anche per il Sud America.

Una finestra strategica andrà dedicata nell'arco del prossimo quadriennio allo sviluppo delle rotte e dei collegamenti per il continente americano, considerati i rapporti storici di carattere secolare che legano la sponda tirrenica del Mediterraneo con quella parte di mondo, che mantiene comunque una rilevanza strategica ed industriale di primario rilievo. Mentre l'attenzione di molta parte del sistema portuale è indirizzata all'inspessimento delle connessioni verso l'Estremo Oriente, non va assolutamente sottovalutata la potenzialità derivante dai collegamenti con il continente americano, anche per l'investimento che è stato completato nel raddoppio della capacità del Canale di Panama, che presenta caratteristiche compatibili con i fondali che saranno realizzati nei prossimi anni nella portualità campana.

Il traffico Ro-Ro ha confermato la tendenza ad attestarsi su volumi costanti, ma dal 2013 presenta una tendenza all'incremento. Costante resta il successo delle rotte Napoli-Palermo e Napoli-Catania, insieme alla linea settimanale per Cagliari. Questi collegamenti hanno soddisfatto in pieno la politica trasportistica nazionale tendente allo spostamento delle merci dal trasporto su strada, ormai saturo, antieconomico e maggiormente inquinante, al trasporto via mare. Tale tipologia di traffico sta a cavallo tra il traffico commerciale e quello passeggeri, in quanto, accanto all'indubbia importanza nello spostamento dei mezzi pesanti dalla strada al mare, si registra un aumento dei flussi turistici da e verso la Sicilia (tab .2.5).

Tab.2.5 Traffico RoRo

Tipologia traffico	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	% 2016/2015
traffico RO-RO (tonn)	6.068.783	5.791.351	5.742.905	5.437.469	5.495.654	5.656.116	5.903.741	4,4

Nella tabella 2.6 che segue sono raccolti i dati relativi a tutte le tipologie di traffico per il porto di Napoli:

Tab. 2.6 Traffico porto di Napoli

TIPOLOGIA TRAFFICO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	% 2016/2015
traffico container	5.883.394	5.910.374	5.825.946	4.954.966	4.615.412	4.545.873	5.164.676	13,6
traffico rinfuse solide	4.419.297	4.363.460	3.295.637	4.059.988	5.341.497	5.988.578	6.103.834	1,9
traffico rinfuse liquide	5.551.903	5.481.959	5.173.674	5.079.059	4.671.986	4.805.955	5.224.316	8,7
traffico RO-RO	6.068.783	5.791.351	5.742.905	5.437.469	5.495.654	5.656.116	5.903.741	4,4
TOT	21.923.477	21.547.144	20.038.162	19.531.482	20.124.549	20.996.522	22.396.567	6,7
traffico container (TEU)	534.694	526.768	546.818	477.020	431.682	438.280	483.481	10,3
traffico Golfo	6.226.078	6.218.924	6.211.112	5.756.822	6.077.623	6.324.192	6.562.325	3,8
traffico crocieristi	1.139.319	1.297.267	1.228.651	1.175.034	1.113.762	1.269.571	1.306.151	2,9

2.8.2 Il ruolo del porto di Salerno

Diversa, e più accentuata nella crescita, con una ciclicità differente, è stata la fase recente che ha caratterizzato il porto di Salerno. L'andamento dei traffici containerizzati movimentati nel porto di Salerno dal 2010 ha fatto registrare una fase di calo fino al 2012, anno in cui è stato realizzato un importante intervento di dragaggio dei fondali portuali. Negli anni successivi l'andamento si è bruscamente invertito in senso positivo, passando da 208.591 teus del 2012 a 406.000 teus del 2016, con un formidabile incremento del 95% in quattro anni. Gli ulteriori approfondimenti dei fondali, previsti nei prossimi anni, consentiranno un'ulteriore crescita di tale tipologia di traffico.

Tab.2.7 Contenitori (Teus)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contenitori (Teus)	234.809	235.209	208.591	263.405	320.044	359.328	388.572

I traffici dei rotabili nel porto di Salerno sono principalmente relativi alla movimentazione di camion e semirimorchi, accompagnati e non accompagnati, e di veicoli nuovi di fabbrica.

Dal 2001 il Porto di Salerno è inserito nel nuovo sistema di trasporti marittimi dello Short Sea Shipping denominato "Autostrade del Mare". In questi 15 anni tale traffico (rotabili e passeggeri) ha conosciuto elevati tassi di crescita, grazie all'implementazione di nuove linee regolari RO-RO e RO-PAX e alla costruzione di due nuovi ormeggi dedicati. Negli ultimi anni si è determinata una stabilizzazione.

I principali armatori che scalano Salerno con unità Ro-Ro sono Grimaldi Lines e Caronte & Tourist.

Tab.2.8 Traffico Passeggeri/Veicoli commerciali

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Passeggeri (n)	244.935	267.205	247.413	203.899	204.834	132.807	109.164
Auto al seguito dei passeggeri (n)	60.399	50.960	54.675	36.628	31.314	23.441	20.328
Veicoli commerciali (n)	172.039	194.734	192.047	192.419	202.490	204.260	201.228

La compagnia Grimaldi Lines utilizza il proprio terminal salernitano anche per l'import-export di veicoli nuovi (autovetture e furgoni). Questo traffico ha fatto registrare un ragguardevole incremento, pari al 37%, dal 2010 al 2016.

Tab.2.9 Traffico Veicoli nuovi

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Veicoli nuovi (n)	294.594	253.284	273.651	343.163	397.803	400.517	402.800

Oltre ai container e ai rotabili, sulle banchine salernitane sono movimentate merci di tipo breakbulk, in particolare prodotti siderurgici e altri metalli, e, in minore quantità, rinfuse solide.

Anche questa tipologia di traffico ha beneficiato dei dragaggi realizzati nel 2012, con una crescita del 25% in quattro anni.

Tab.2.10 Traffico general Cargo

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Altro General Cargo (t)	1.036.726	977.585	952.289	1.017.795	1.107.275	1.251.351	1.193.251

Nella tabella che segue sono raccolti i dati relativi a tutte le tipologie di traffico nel porto di Salerno.

Tab.2.11 Traffico Porto di Salerno

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ro-Ro (t)	5.931.240	6.596.581	6.539.495	6.613.158	6.994.620	7.045.070	6.947.049
Merchi in contenitori (t)	2.874.032	2.959.169	2.681.336	3.337.293	4.109.763	4.647.548	5.008.303
Altro General Cargo (t)	1.036.726	977.585	952.289	1.017.795	1.107.275	1.251.351	1.193.251
Totale merci movimentate (t)	9.841.998	10.533.335	10.173.120	10.968.246	12.211.658	12.943.969	13.148.603

Il totale delle merci movimentate nel porto di Salerno è cresciuto del 32% dal 2010 al 2016, con un incremento medio annuo del 4,7%. Tale risultato è reso particolarmente significativo da due circostanze: dall'essere stato conseguito in un periodo di grave stagnazione dell'economia del Paese; dalle limitazioni infrastrutturali esistenti nel porto Salerno, in termini di pescaggio, di lunghezza massima delle navi e di disponibilità di ormeggi e di piazzali di stoccaggio.

Lo scalo salernitano può essere annoverato tra i più efficienti d'Europa nella sua classe dimensionale. I punti di forza del Porto di Salerno sono l'elevata capacità di movimentazione delle merci, l'ottima organizzazione del lavoro e la grande affidabilità e professionalità degli operatori portuali.

2.8.3 Le direttrici strategiche del sistema portuale campano

Le potenzialità di sviluppo dei porti di Napoli e Salerno sono connesse a diversi elementi che è opportuno sintetizzare:

- la presenza di una catchment area rilevante, per i passeggeri e per le merci, che offre un mercato capace di generare economie di scala per le attività marittime;
- la complementarità dei due sistemi portuali, entrambi multipurpose ma capaci di guardare a settori e mercati che possono non entrare in sovrapposizione;

- un posizionamento geografico al centro del Mar Tirreno, in una posizione strategica per fungere da cerniera tra sponda Nord e sponda Sud del Mediterraneo.

L'opportunità costituita dalla Zona Economica Speciale della Campania, che vede il proprio perno nei sistemi portuali e retroportuali di Napoli e Salerno, deve essere colta come una occasione per irrobustire la capacità di attrazione d'investimenti e iniziative nei settori della manifattura e della logistica, orientando l'approccio prevalentemente verso:

- i settori export oriented, in modo tale da valorizzare la funzione di connettività assicurata dai sistemi portuali della Campania;
- i sistemi di rete e le filiere produttive - complete di imprese nei quali la regione esprime una sua vocazione ad elevata specializzazione (le 4 A dell'Agroindustria, dell'Automotive, dell'Aerospazio e dell'Abbigliamento) per favorire l'inspessimento della capacità competitiva;
- i settori strumentali allo sviluppo dell'economia del mare, che rappresenta un veicolo indispensabile per la crescita dell'apparato industriale della regione (cantieristica di costruzione e riparazione, depositi di stoccaggio per i prodotti energetici in porto, sviluppo di servizi project cargo per l'assemblaggio nelle aree logistiche);
- le imprese innovative, legate al sistema dell'industria 4.0, della bioeconomia e dell'economia circolare, che, nell'ambito più generale di una politica fondata sui fattori di sviluppo, possono rappresentare una leva fondamentale per la crescita produttiva e l'occupazione dell'intera regione.

3 – La geografia della ZES Campania

3.1 Il percorso di individuazione delle aree

La Regione Campania, nell'ambito del Piano di sviluppo strategico di cui all'art.6 del DPCM, è stata chiamata ad identificare le aree da includere nella ZES.

L'analisi territoriale è ovviamente partita dalle aree di cui alla delibera di Giunta regionale n. 720 del 13 dicembre 2016, con la quale, in un'ottica di impulso al Governo per la previsione di tale istituto, la Regione Campania aveva approvato la prima proposta progettuale, in attuazione del Patto per lo Sviluppo della Campania.

Tale proposta già conteneva l'individuazione delle principali aree industriali e logistiche della regione, connesse con i due porti di Napoli e Salerno, in una logica di direttrici strategiche retroportuali.

La proposta progettuale di cui alla citata DGR 720/2016, nell'ottica della massima trasparenza, ha rappresentato, nell'ambito della sperimentazione avviata, anche un'esplicita dichiarazione della Giunta Regionale in ordine alle aree che avrebbe inserito nella ZES nella fase di regime, consentendo alle Amministrazioni locali e a tutti i soggetti interessati di sollecitare integrazioni e fare proposte, secondo un iter informato e condiviso, in una logica partecipativa.

In applicazione del DPCM approvato, è stato avviato un percorso di confronto e concertazione con i diversi soggetti interessati alla istituzione della ZES.

In particolare, la Direzione Generale Sviluppo Economico ha tenuto numerosi incontri con gli enti interessati per illustrare le finalità della ZES, rappresentare le specifiche articolazioni dell'istituto normativo e i suoi risvolti applicativi rispetto alle politiche insediative.

Gli uffici hanno garantito tutto il supporto necessario per la corretta perimetrazione delle aree, alla luce del DPCM e delle direttrici del presente piano di sviluppo strategico, per poi trasmettere a detti Enti una formale richiesta di informazioni relativamente alle aree candidate.

Le informazioni e i dati richiesti sono stati i seguenti:

- Inquadramento urbanistico;
- Individuazione planimetrica;
- Natura giuridica delle aree, con la precisazione di eventuali procedure di esproprio;
- Consistenza delle aree libere e delle aree assegnate;
- Dotazione infrastrutturale;

- Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento con le aree portuali, con gli interporti e con le piattaforme logistiche;
- Numero e tipologia delle imprese localizzate;
- Specializzazione settoriale delle attività produttive e relativa agglomerazione.

Gli enti coinvolti hanno offerto il loro necessario contributo alla fase istruttoria prodromica all'individuazione delle aree, fornendo la proposta e i dati richiesti.

A supporto delle analisi compiute, la Direzione Generale per lo Sviluppo Economico e le Attività Produttive si è avvalsa della consultazione del sistema I.Ter. Campania, piattaforma informatica regionale, con informazioni georeferenziate relative ai differenti strati informativi territoriali. La consultazione e l'utilizzo della piattaforma I.Ter. ha consentito la misurazione puntuale e, quindi, la verifica dei dati pervenuti dai soggetti interpellati, nonché la rappresentazione grafica delle aree sul territorio regionale e delle infrastrutture di collegamento tra le aree individuate e i porti, ai fini dell'evidenza del nesso funzionale.

Il risultato dell'analisi e delle verifiche territoriali ha in buona parte confermato le scelte territoriali effettuate nella proposta iniziale, integrandole o rettificandole, alla luce delle indicazioni emerse dal DPCM, in un'ottica di equilibrio territoriale e di inquadramento urbanistico delle aree oltre che di collegamento economico-funzionale con le aree portuali e, in particolare, con il porto di Napoli.

Nell'analizzare i legami fra i due scali portuali e le altre aree inserite nella ZES, è opportuno partire da un'analisi degli altri nodi dell'Area Logistica Integrata Campana. Essa movimentava circa 83 milioni di tonnellate di merci. Le merci trasportate via strada sono circa 35 milioni, con un quasi perfetto bilanciamento tra import ed export, mentre le merci che entrano ed escono via mare sono pari a circa 36 milioni di tonnellate, con circa 14.5 milioni in uscita e circa 21 milioni in ingresso. Focalizzando l'attenzione unicamente sull'export (vedi figura seguente), è interessante notare come i prodotti alimentari e gli altri mezzi di trasporto siano le uniche categorie merceologiche che ricoprono un ruolo non trascurabile nell'ambito del valore prodotto dal paese Italia. Le restanti categorie presentano un ruolo secondario ma, comunque, in crescita, ad esclusione del settore degli articoli in pelle.

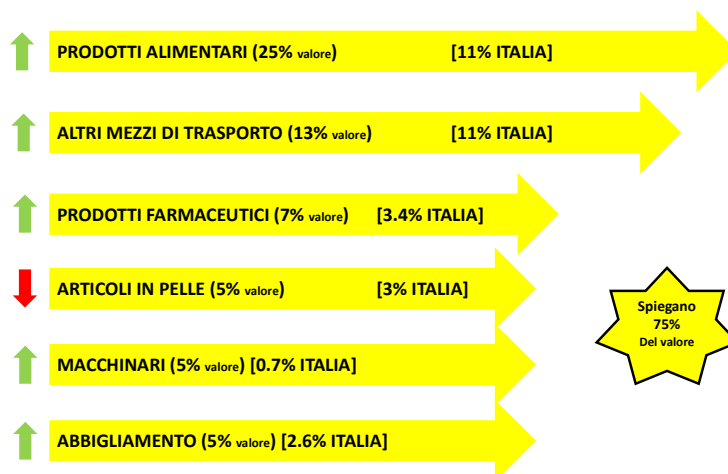


Fig. 3.1 - Commercio estero: export - categorie merceologiche

Come si evince dalla figura 3.2 si tratta dei settori che presentano le migliori performance (le richiamate 4A) e che trovano forte concentrazione anche nelle aree industriali.

Ovviamente, i due porti sono i principali poli generatori/attrattori di merci, con il porto di Napoli capace di movimentare circa 22.4 milioni di tonnellate e il porto di Salerno in grado di movimentare più di 13 milioni di tonnellate. Entrambi i porti presentano flussi di merci significativi nel segmento container (5 milioni per entrambe le realtà) e Ro-Ro, con circa 6 milioni di tonnellate per Napoli e circa 7 milioni di tonnellate per il porto di Salerno (stabile rispetto al 2015). Analizzando il segmento container è utile notare come Napoli movimenti 485.000 TEU, mentre Salerno ne movimenti quasi 390.000 (cfr. fig. 3.2).

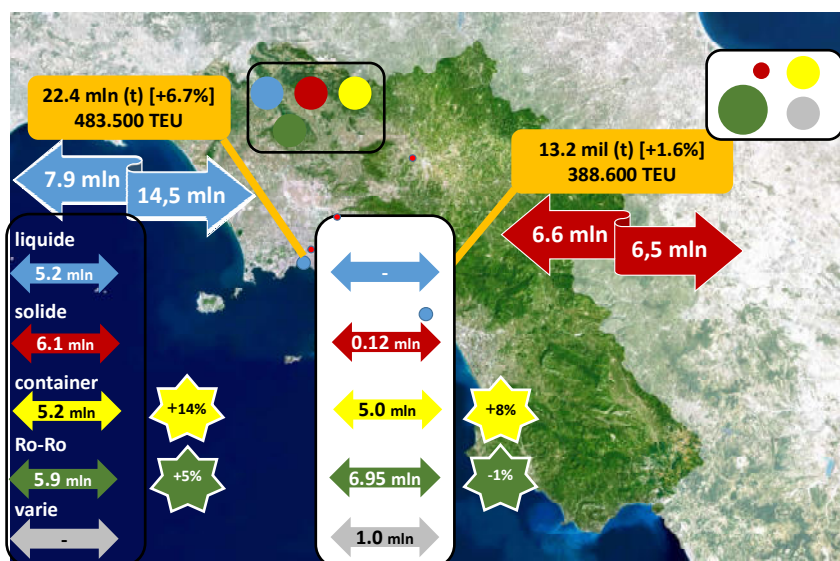


Fig. 3.2 – I flussi commerciali

Per quanto riguarda le altre tipologie, Napoli ricopre un ruolo importante nel settore delle rinfuse liquide (5.3 milioni di tonnellate) e solide (6.1 milioni di tonnellate), mentre Salerno svolge un ruolo più importante nel segmento delle merci varie (circa 1 milione di tonnellate).

La selezione delle aree individuate offre, in buona sostanza a tutto il territorio campano di cogliere le opportunità di sviluppo insite nello strumento ZES, attraverso la rappresentazione dei settori di punta e della loro connessione con gli sbocchi portuali.

Le aree selezionate sono indicate nella tabella seguente (tab.3.1)

Tab. 3.1 Aree Zes

TIPOLOGIA	AREE	ESTENSIONE (ha)
Porti	Napoli	158
	Salerno	37,87
	Castellammare di Stabia	25,53
Interporti	Sud Europa (Marcianise/Maddaloni)	347,8
	Campano	155
Aeroporti	Napoli Capodichino	53,68
	Salerno-Costa d'Amalfi	20,32
Agglomerati industriali (ASI)	Acerra (NA)	298
	Arzano-Casoria-Frattamaggiore (NA)	162,19
	Caivano (NA)	291,17
	Foce Sarno (NA)	206,14
	Marigliano – Nola (NA)	297
	Pomigliano (NA)	308,75
	Calaggio (AV)	36,50
	Pianodardine (AV)	294
	Valle Ufita (AV)	237,25
	Ponte Valentino - stralcio (BN)	113,7
	Aversa Nord – stralcio (CE)	294
	Marcianise - San Marco (CE)	550
	Battipaglia (SA)	340
	Fisciano – Mercato San Severino (SA)	168,5
	Salerno (SA)	356
Altre aree industriali e logistiche	Bagnoli – Coroglio (NA)	32,57
	Napoli Est (NA)	168,82
	Piattaforma Contrada Olivola (BN)	41,45
	Area PIP Nocera Inferiore (SA) “Fosso imperatore”	54,59
	Area PIP di Sarno (SA) “Ingegno”	95
	Area PIP Nautico di Salerno	8,09
	Castel San Giorgio (SA)	2,3
	TOTALE ETTARI CANDIDATI	5.154,22

La scelta è stata effettuata, quindi, in base a una logica che ha considerato l'importanza dei nessi tra i porti e le aree retroportuali, non tanto come continuità spaziale ma piuttosto come legame economico-funzionale con i principali snodi logistici e industriali dell'intera regione, in una logica che ha visto prevalere le direttrici strategiche anziché l'espansione territoriale omogenea, e, in ogni caso, all'interno delle dimensioni fissate dal DPCM per la ZES della Campania.

Il nesso economico funzionale, oltre a rappresentare un requisito dell'area ZES, costituisce anche un obiettivo sfidante in una realtà territoriale come quella campana nella quale si evidenzia quale punto di debolezza la scarsa capacità di collaborazione tra gli stakeholder. La ZES può attivare virtuosi processi di aggregazione e di "rete" fra i soggetti coinvolti, nell'accezione più ampia del termine.

Inoltre, fermo restando la specifica declinazione prevista per la composizione delle ZES all'art.3 comma 2 del DPCM (porti, aree retroportuali, anche di carattere produttivo e aeroportuale, piattaforme logistiche e Interporti), la scelta delle aree sottende la ponderazione dei seguenti fattori:

- la programmazione 2014/2020 ha destinato risorse limitate per l'infrastrutturazione delle aree industriali ed, in particolare, il POR FESR non ha previsto questo specifico obiettivo, come nella passata programmazione. In tale contesto, le aree selezionate si caratterizzano per una buona dotazione infrastrutturale e pertanto possono risultare più attrattive, consentendo tempi più rapidi per la localizzazione di nuove imprese e lo sviluppo di quelle esistenti. La dotazione infrastrutturale preesistente è dunque un fattore di accelerazione dello strumento ZES;
- gli agglomerati industriali gestiti dai Consorzi ASI sono caratterizzati da una lunga tradizione in termini di localizzazione e da una adeguata dotazione infrastrutturale e di collegamento, oltre che da una naturale vocazione all'attrazione d'investimenti sia greenfield che brownfield, basata anche sull'utilizzo e il controllo delle aree interessate;
- gli agglomerati industriali localizzati nelle aree interne, meno connessi al sistema portuale, rappresentano i territori maggiormente colpiti dalla crisi industriale. Il loro inserimento nell'area ZES può rappresentare un'opportunità in termini sia di rafforzamento dei collegamenti infrastrutturali con il sistema logistico campano che di rilancio del tessuto industriale;
- la scelta di mettere a sistema gli agglomerati industriali più strategici con i nodi logistici è coerente da un lato con gli indirizzi già dettati dalla Giunta regionale con la DGR 324 del

06/06/2017 in tema di riforma dei Consorzi Asi , tra le cui finalità c'è la previsione di azioni di sistema volte a generare processi di attrazione degli investimenti, dall'altro rappresenta una scelta coerente con la politica industriale intrapresa dalla Regione Campania fortemente orientata al sostegno di consistenti programmi di investimento delle imprese, mediante il cofinanziamento con il Mise dei Contratti e degli Accordi di Sviluppo. A tal proposito, si evidenzia che negli agglomerati industriali selezionati, si registra la presenza del tessuto industriale con la maggior propensione all'utilizzo di detto strumento e quindi anche alle opportunità offerte dal riconoscimento della ZES in Campania, soprattutto in tema di agevolazioni fiscali;

- le aree industriali dell'Agro-Nocerino-Sarnese (area PIP di Nocera e Sarno) evidenziano, in termini di vocazione territoriale, una specifica coerenza con i settori di punta della politica di sviluppo regionale (vedi l'agroalimentare);
- l'area selezionata nell'ambito della zona industriale di Castel S. Giorgio è un'area pubblica dismessa dell'ex Parco Frigo della Marina Militare. Essa rappresenta un'opportunità per la localizzazione di un nuovo programma di investimento che si traduce anche in un intervento di riqualificazione e riconversione di un territorio con buone infrastrutture di collegamento;
- l'area PIP per la cantieristica nautica del comune di Salerno è adiacente all'agglomerato industriale dell'ASI di Salerno e presenta ottime di opportunità di sviluppo in termini di dotazione infrastrutturale, a seguito di un recente intervento cofinanziato con fondi strutturali POR FESR 2007/2013, di disponibilità di aree libere per la realizzazione di nuovi programmi di investimento produttivo ed, infine, di localizzazione lungo la linea di costa;
- l'area est di Napoli e Bagnoli rappresentano aree fortemente strategiche in termini localizzativi e di contiguità con il porto di Napoli per le quali l'inserimento nella ZES costituisce una significativa opportunità in termini di sviluppo e riqualificazione;
- l'individuazione delle aree risulta coerente con le direttrici strategiche individuate al Tavolo Area Logistica Integrata (ALI) – Campania - sotto il coordinamento del Ministero dei Trasporti, che unisce come firmatari l'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale, la Regione Campania, la Rete Ferroviaria Italiana, l'Agenzia per la Coesione e l'aeroporto di Napoli, a cui si aggiungono l'interporto Sud Europa, l'interporto Campano e l'aeroporto Salerno "Costa d'Amalfi".

L'ultimo "Documento di Sviluppo e di Proposte", approvato dalla Giunta Regionale del dicembre 2017, nell'ambito delle strategie individuate per la realizzazione della ZES, prevede di "supportare le connessioni stradali con le realtà inter-portuali e i principali agglomerati produttivi e industriali". Nell'ambito delle infrastrutture stradali di collegamento con la rete principale, è stato ritenuto necessario identificare tra gli interventi, la realizzazione o riqualificazione di raccordi stradali con i gli agglomerati produttivi e industriali più rilevanti della Regione ed in particolare, il completamento dei collegamenti con gli interporti e i collegamenti (anche interni) con le Aree Sviluppo Industriale (ASI).

Si elencano gli interventi programmati più rilevanti destinati rafforzare i raccordi e le connessioni con le infrastrutture di collegamento.

Nell'ambito del sotto-sistema marittimo:

- il Grande Progetto Porto di Napoli - Collegamenti stradali e ferroviari interni al sedime portuale. L'intervento prevede il collegamento stradale con l'A3 e quello con la ferrovia, nonché una serie di adeguamenti della viabilità interni al sedime portuale;
- il Programma di messa in sicurezza e potenziamento dei porti regionali mediante completamento / potenziamento / ammodernamento / messa in sicurezza della rete stradale;

Nell'ambito del sotto-sistema aereo:

- la realizzazione di un nuovo polo operativo logistico per rispondere alla crescente domanda dei corrieri espresso e per gestire tutto il traffico parcellizzato su gomma per il successivo instradamento sulle linee della Regione Campania e sulle linee nazionali;

Nell'ambito del sotto-sistema interportuale:

- la Strada di collegamento fra l'interporto di Marcianise, lo svincolo autostradale sull'A30 e la ex SS 265;
- la realizzazione del raddoppio della presa e consegna nonché del suo prolungamento e del relativo sottopasso ferroviario per l'Interporto SudEuropa;
- Completamento II e III lotto interporto di Nola. Si prevede il completamento delle seguenti opere già realizzate per l'80%: (i) la costruzione di due nuovi svincoli in entrata ed in uscita dall'area Asi per la connessione con la SS 7 Bis; (ii) la realizzazione di un nuovo asse di collegamento diretto tra il casello autostradale di Nola e l'area industriale

per la connessione con la rete A30; (iii) la riqualificazione della viabilità a livello provinciale;

- la scelta delle aree interne, invece, è strettamente connessa alla realizzazione dell'Alta Velocità Napoli-Bari che intercetta la piattaforma logistica localizzata a Benevento (località Olivola), l'Agglomerato Asi di Benevento-Ponte Valentino, nonché la piattaforma logistica e l'agglomerato industriale di "Valle Ufita". Tale scelta è coerente con un'altra direttrice strategica del citato documento, ossia l'obiettivo volto a "supportare il trasporto ferroviario delle merci". Infatti, nello stesso documento il collegamento Napoli-Bari è elaborato in "un'ottica merci". Sebbene la Napoli-Bari nasca come una linea per trasporto passeggeri, il progetto prevede la possibilità che possa essere anche una direttrice utilizzabile da flussi merci. La linea mette in stretto collegamento due distretti manifatturieri non trascurabili, due sistemi portuali rilevanti e consente interessanti opportunità per il settore logistico campano, in un'ottica di hub logistico e produttivo sovra regionale;

- L'area industriale Asi del Calaggio e quella di Pianodardine completano il quadro delle aree interne, entrambe localizzate in prossimità dei caselli autostradali, rispettivamente di Lacedonia e Avellino Est della A16 Napoli Bari. A Pianodardine, si registra la presenza di imprese del settore metalmeccanico per la fabbricazione dei mezzi di trasporto, della lavorazione del legno, del settore alimentare, dei prodotti in metallo, del settore chimico e informatico. L'azienda di maggiori dimensioni per addetti e superficie utilizzata è la F.M.A. del Gruppo FIAT, che produce motori; di dimensioni minori, ma di notevole importanza, sono la Novolegno del gruppo Fantoni, la Denso Thermal System, la Umicore Italia S.r.l., la Flextronic International Avellino S.p.a.

Nell'area di Calaggio, il settore prevalente è il metalmeccanico, con la lavorazione di componenti per l'industria aeronautica che si associa alla presenza di industrie del settore plastico, tessile ed alimentare.

La composizione per tipologia e settore del tessuto industriale di queste aree ne denota la considerevole significatività per il contributo che offrono al sistema economico regionale, sia in termini di valore aggiunto manifatturiero, che di export marittimo e non.

La scelta degli aeroporti è in linea ancora con un'altra direttrice strategica del citato documento, che è quella di "supportare il sistema aeroportuale campano". Quest'ultimo si

comprende di due aeroporti, Napoli-Capodichino e Salerno “Costa d’Amalfi” (Piano Nazionale Aeroporti, 2015). Il primo, fiore all’occhiello del sistema aeroportuale italiano è in continua e forte crescita. Il secondo, è in attesa dell’allungamento della pista per aprirsi all’aviazione civile. Allo stato attuale, l’aeroporto di Napoli-Capodichino è l’unico a movimentare, con sistematicità, flussi merci. Se da un lato Napoli-Capodichino presenta vincoli geografici e infrastrutturali che ne limitano le potenzialità cargo future, dall’altro lato numerosi sono i vettori cargo interessati alla Campania. In particolare, la società di gestione sta già provvedendo, autonomamente, ad ampliare le superfici esistenti e ad adibire aree esistenti al traffico cargo, tuttavia appare necessario incrementare le aree funzionali alle attività logistiche. In tale scenario, l’esistenza di un’area prospiciente il sedime aeroportuale e la vicinanza della Tangenziale di Napoli (A56) rappresentano un’opportunità da prendere in considerazione. Suddetta area, opportunamente infrastrutturata e integrata con il sedime aeroportuale, potrebbe diventare una base logistica rilevante, mentre il collegamento con la tangenziale potrebbe eliminare ogni possibile impatto sul già congestionato sistema della viabilità urbana a servizio dell’aeroporto. Un siffatto intervento consentirebbe al sistema aeroportuale campano di avere un ruolo non più marginale nell’ambito del trasporto aereo delle merci e di rappresentare sia un volano per l’occupazione sia un’opportunità per le aree industriali e i distretti in cui ricadono gli interporti campani. Per quanto concerne l’aeroporto di Salerno “Costa d’Amalfi”, benché in attesa del necessario adeguamento infrastrutturale, si deve evidenziare la sua posizione strategica e baricentrica rispetto ad aree industriali e produttive del settore dell’agro-alimentare. Nel medio-lungo periodo, anche alla luce della capacità di movimentazione che potrebbe offrire, è ragionevole supportare uno sviluppo delle attività logistiche con realizzazione di capannoni finalizzati al settore agro-alimentare. Inoltre questo aeroporto può supportare in una logica di complementarietà, le funzioni di trasporto merci, oltre che passeggeri, del sistema aeroportuale e logistico campano.

Relativamente agli interporti, l’ALI Campania può contare su due strutture interportuali, entrambe con terminal intermodale, ma con superfici disponibili significativamente differenti.

L’interporto di Nola, gestito dalla Interporto Campano S.p.A., si colloca in posizione estremamente favorevole rispetto alle reti stradale e ferroviaria. Il sistema interportuale è progettato per movimentare a regime fino a 8,5 milioni di tonnellate di merce all’anno, di cui 5,5 con tecniche intermodali e 3 su strada. Esso è caratterizzato da un terminal intermodale, un’area autotrasportatore, un polo del freddo, magazzini e un’area dedicata ai grandi operatori logistici, oltre che un’area doganale. All’interno dell’Interporto operano due società con compiti differenti:

Interporto Servizi Cargo e Terminal Intermodale Nola che gestisce il terminal intermodale. Le ultime statistiche disponibili indicano in circa 330.000 le tonnellate gestite da ISC in uscita (circa 20.000 TEU), circa 180.000 tonnellate in ingresso (10.000 UTI) e circa 15.000 TEU gestiti da TIN. Il bacino prevalente è quello campano.

L'interporto di Marcianise è gestito dalla società Interporto Sud Europa S.p.A. e si inserisce all'interno dell'area ASI di Caserta. Si sviluppa su una superficie di oltre 4 milioni di metri quadri, cui si aggiungono gli oltre due milioni dello scalo ferroviario RFI, la più grande stazione ferroviaria merci d'Italia (lo scalo merci Maddaloni-Marcianise). Attualmente, all'interno dello scalo è presente una stazione ferroviaria composta da un fascio arrivi di 21 binari, un fascio transiti ed un fascio direzione e partenze di 48 binari. Ubicato in prossimità della linea Alta Velocità (A\V) ed Alta Capacità lungo la dorsale tirrenica, è possibile ricevere i treni provenienti da Nord per il Sud e viceversa e dal Tirreno per l'Adriatico e viceversa con una capacità potenziale giornaliera di composizione e scomposizione pari a circa 200 treni al giorno. Nel 2015, il terminal ha movimentato 360 coppie di treni intermodali, per un totale di 6.728 TEU, che hanno collegato Marcianise a destinazioni in tutta Europa. Per quanto riguarda invece le coppie di treni convenzionali, queste sono state 769 e hanno collegato l'interporto a Villach (Austria), Lecco, Cittadella e Brescia. Il traffico gomma-gomma, sempre riferito al 2015, è consistito in 720.000 camion.

Ai fini dei legami territoriali è opportuno ricordare che i principali nodi logistici campani si inseriscono, spesso, in tessuti densamente urbanizzati e in territori che presentano problematiche sociali, economiche e di sviluppo urbanistico non trascurabili: basti pensare al porto di Napoli che arriva nel centro storico economico, sociale e turistico di una città complessa come Napoli e che è attiguo alle aree a vocazioni industriali di Napoli EST, inserite nella ZES, e agli interporti Sud-Europa e Campano, che ritrovano all'interno di due distretti industriali, produttivi e commerciali di grande importanza, entrambi ricadenti nella proposta di ZES.

I contesti sociali ed economici si potrebbero giovare dei benefici indotti dalla una politica di sviluppo concordata con gli enti amministrativi coinvolti e dall'efficientamento delle stesse realtà logistiche, azione che può essere garantita dalla governance della ZES, coniugando lo sviluppo economico con lo sviluppo sociale e urbanistico delle aree coinvolte.

Definito il quadro dei nodi logistici, è opportuno provare a realizzare una rappresentazione delle principali caratteristiche delle aree industriali. La presenza diffusa, nelle diverse aree, di settori produttivi tradizionali come l'abbigliamento e l'alimentare/agro-alimentare (in particolare

nell'area Torrese-Stabiese, ma anche nell'area casertana e avellinese), così come del settore delle pelli nell'area avellinese o altri settori tradizionali generalmente diffusi, è indicativa della compresenza, nel territorio regionale, di settori tradizionali frammisti a settori innovativi e strategici, *come quelli dell'automotive e dell'autotrasporto, dell'aerospazio, della biochimica, della carta e del packaging, del legno e della meccanica, dell'ICT e dell'industria 4.0 nel suo complesso.*

Tali settori sono quelli che danno il maggior contributo ai flussi di merci nei porti campani.

3.2 Il criterio dell'inquadramento urbanistico

L'art.3, comma 2, del DPCM chiarisce che la ZES è di norma composta da territori quali porti, aree retroportuali, anche di carattere produttivo e aeroportuale, piattaforme logistiche e Interporti, escludendo le zone residenziali. Pertanto, oltre ai fattori ed ai principi sopra enunciati, si è reso necessario effettuare un approfondimento anche in ordine all'inquadramento urbanistico delle aree, atteso che il cambio di destinazione urbanistica delle stesse, rappresenta, ai sensi dell'art.8, comma 1, lett. b) del DPCM, una condizione per l'avvio delle verifiche da parte della Prefettura territorialmente competente.

Si premette che la scelta delle aree, come evidenziato anche nel paragrafo precedente, è stata improntata a criteri di attrattività nonché di accelerazione delle procedure di localizzazione delle imprese. Pertanto, nella selezione è stato ritenuto requisito indispensabile l'inquadramento urbanistico delle aree a destinazione produttiva e logistica da parte degli atti di pianificazione generale, fermo restando, ove necessario, la successiva approvazione dei piani urbanistici attuativi e l'acquisizione delle aree da parte degli Enti di riferimento. In ogni caso, la scelta ha riguardato, in una logica selettiva e di chiaro indirizzo produttivo, le aree a vocazione logistica e produttiva, senza far ricorso alla flessibilità, pur prevista dalla norma di riferimento, dei cambi di destinazione d'uso.

L'opzione per tali criteri è stata determinata non solo dalla necessità di scongiurare alla base fenomeni speculativi o di impiego improduttivo, ma anche dalla precisa volontà di offrire un pacchetto localizzativo che ai fini dell'insediamento non richieda lunghe e complesse procedure per il mutamento di destinazione urbanistica che potrebbero scoraggiare i nuovi investitori.

Si ricorda, inoltre, che la delimitazione della ZES nelle aree portuali ha tenuto conto anche delle aree da escludere per le esigenze di sicurezza portuale e di navigazione.

3.3 Le aree retroportuali della ZES

Di seguito si fornisce un puntuale quadro descrittivo relativo a ciascuna area candidata, rinviando al paragrafo 2 del capitolo 4 la precisa rappresentazione del sistema portuale campano.

Area ZES - Aeroporto di Napoli

Inquadramento**urbanistico:**

L'aeroporto Internazionale di Napoli Capodichino (LIRN - codice ICAO 4D) è situato su un altipiano nella periferia nord di Napoli e ricade in parte anche nel Comune di Casoria.

Lo scalo dista 6 Km dal centro della città, 70 da Salerno, 171 da Foggia, 258 da Bari e 222 da Roma.

Esso è ubicato in un'area fortemente antropizzata, con a nord i quartieri di Secondigliano e di San Pietro a Paterno, a sud il quartiere di Poggioreale, a ovest il quartiere di San Carlo all'Arena e, ad est dagli insediamenti del Comune di Casoria.

Il sedime aeroportuale occupa complessivamente una superficie di 233 ha, di cui 8 dedicati all'aerostazione e ai parcheggi.

In adiacenza al sedime dello scalo civile è presente una base militare americana di rilevanti dimensioni (41 ha).

Il confine tra Demanio Aviazione Militare e Demanio Aviazione Civile è stato di recente ridefinito (*Rif. nota dell'Aeronautica Militare Prot. Fg. M_D.ARM003/0110200 del 31/08/2010 e nota Enacprot. 0110265/ENAC/IPP del 22/09/2010*), battendo n. 10 vertici e trasferendo al sedime AC aree per complessivi 27.000 mq circa. Per la zona landside, pur essendo disponibile una grande quantità di aree, le potenzialità di ampliamento sono invece limitate dalle strutture militari esistenti.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti

Il Piano Nazionale, redatto dall'ENAC, definisce, sulla base delle analisi svolte dallo Studio, la rete degli aeroporti di interesse nazionale, come nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato e ne individua quelli di che ne rivestono tale interesse.

Il Piano Nazionale riconosce la particolare rilevanza del pacchetto di misure di implementazione del programma per la costituzione di un Cielo Unico Europeo (Single Sky 2) che tra gli obiettivi da raggiungere indica anche la saturazione dell'attuale capacità aeroportuale su larga scala, da

ottenere realizzando compiutamente il “Piano d’azione per la capacità, l’efficienza e la sicurezza degli aeroporti”.

In coerenza con gli indirizzi della Commissione europea, mira all’attuazione delle misure indicate dal “Piano di Azione” suddetto per affrontare il problema della saturazione della capacità aeroportuale su larga scala, attraverso il perseguimento dei seguenti obiettivi di carattere generale:

- 1) miglior uso delle infrastrutture esistenti;
- 2) ottimizzazione della pianificazione delle infrastrutture aeroportuali e future espansioni;
- 3) miglioramento dell’accessibilità agli aeroporti e promozione dell’intermodalità.

Napoli Capodichino rientra tra gli aeroporti strategici di interesse nazionale, essendo caratterizzato da un elevato grado di connettività con le destinazioni internazionali a livello europeo, sviluppando collegamenti a livello continentale ed essendo compreso nella rete europea TEN-T.

Nel delineare la situazione generale degli aeroporti italiani, il Piano evidenzia per l’Aeroporto di Capodichino la necessità, in quanto facente parte dei nodi strategici della rete TEN-T europea, di svilupparsi assicurando l’interconnessione tra le modalità aria – ferro, realizzando le connessioni intermodali (metropolitana).

Il Piano delinea i profili funzionali degli aeroporti e un Action Plan nel quale definisce la categoria degli Aeroporti Strategici, quelli cioè che, a prescindere dal volume di traffico attuale, rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di utenza e che sono in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e possibilità del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizio offerti e grado di accessibilità, attuale e potenziale.

Per il mantenimento del ruolo sono individuate condizioni particolari, coincidenti con la realizzazione di specifiche infrastrutture, ritenute essenziali per garantire capacità e livelli di servizio adeguati rispetto al traffico atteso.

Gli scali strategici comprendono gli aeroporti che per volume e bacini di

traffico, per livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, grado di accessibilità e di integrazione con le altre reti della mobilità, svolgono il ruolo di Gate Intercontinentale di ingresso al Paese.

Il Piano definisce le strategie di sviluppo del sistema aeroportuale del Sud assumendone come determinante il posizionamento e il ruolo di Napoli Capodichino.

Piano Territoriale PTC 2013

Per quanto attiene al Piano Territoriale di Coordinamento 2013, l'elaborato "*N.020 - Norme di attuazione*" (riportato nel presente PSA nella tavola ad esso dedicato), recepisce le salvaguardie e i regimi autorizzativi, demandando all'ENAC l'individuazione, ai sensi Codice della Navigazione, delle zone da sottoporre a vincolo e stabilire le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale, e ribadisce il dovere degli enti locali, ognuno per le proprie competenze, di adeguare i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni ENAC

Il PTC inoltre si riferisce all'Aeroporto di Capodichino in relazione all'ipotesi di connessione della tratta San Giorgio a Cremano/Volla con l'Aeroporto di Capodichino nel quadro dello "*Sviluppo, riorganizzazione e qualificazione della mobilità e dei trasporti pubblici in chiave intermodale*" (art. 13) con la finalità di realizzare una diretta connessione tra la struttura aeroportuale e le aree turistiche vesuviana e sorrentina perseguendo inoltre "*l'obiettivo della costruzione di un modello di mobilità ecosostenibile*" (articolo 63 – nonies – Piano della logistica – punto 5.j)

All'Aeroporto, inoltre, è riconosciuta una valenza territoriale nell'ambito del PTCP, del nodo intermodale Aeroporto Capodichino – Napoli (Collegamento tra Svincolo Doganella, Aeroporto, Stazioni Linea M1 e Circumvesuviana), prescrivendone il recepimento negli strumenti urbanistici, PUC e di settore, PUT e PUM, dei comuni di pertinenza e nel PUM provinciale (art. 63 - quinquies – Nodi intermodali, p.to 7).

Variante di PRG 2004 - Delib. 55 del 24.6.2005 – Comune di Napoli

Per quanto concerne il Comune di Napoli, si fa riferimento agli elaborati

della variante generale al PRG che sono stati adeguati - per deliberazione del Consiglio comunale n. 55 del 24 giugno 2005 - alle modifiche introdotte in sede di approvazione definitiva con il decreto del Presidente della Giunta regionale della Campania n° 323/11 giugno 2004.

La zonizzazione di Piano (riportata nella tavola dedicata del presente PSA) e l'art 52 delle *"Norme d'attuazione, parte I – Disciplina generale"* p.to 1, identificano l'area come *"Sottozona Fg – Aeroporto esistente"* includendo l'Aeroporto e le aree destinate ad attrezzature, impianti ed officine aeronautiche a servizio dell'aeroporto ed eliporto. Nell'area così zonizzata, sono consentiti interventi atti a migliorare, nel rispetto delle norme esistenti, le condizioni di sicurezza e a ridurre l'impatto ambientale (art. 52 p.to 2) e sono consentite, altresì, le attrezzature tecniche e funzionali a servizio degli impianti aeroportuali (art. 52 p.to 3).

Il PRG, rimanda all'approvazione del *"competente piano sovraordinato che – nel rispetto delle competenze concorrenti – dovrà stabilire fasi, tempi e modalità per la costituzione dei siti aeroportuali della Campania"* ribadendo che in tali aree sono consentiti *"interventi atti a migliorare, nel rispetto delle norme esistenti, le condizioni di sicurezza e a ridurre l'impatto ambientale, nonché gli adeguamenti a tali fini necessari"* (art. 48, p.to 6).

PUC Comune di Casoria

Per il Comune di Casoria il PUC (Piano Urbanistico Comunale) ha sostituito il PRG del 24/04/1980 con delibera di Giunta Comunale n. 111 del 19/09/2013.

Il PUC, pubblica il riporto del piano del 2008 e, all'interno degli strumenti previsionali, cioè nel POC (*Piano Operativo Comunale - Norme tecniche di attuazione, nella Parte II, Unità elementari – Invarianti strutturali – Disciplina e previsioni*) inserisce le aree confinanti con l'Aeroporto tra quelle dell'Ambito periurbano (Art. 7), come unità elementare che ricomprende le seguenti due tipologie di *"Unità territoriale"*:

1. *P1 – Il mosaico agricolo, ovvero i suoli agricoli, coltivati o dismessi, ancora non edificati;*

2. *P2 – Il nastro delle infrastrutture, ovvero gli spazi connessi, funzionalmente e/o visivamente, con: le bretelle autostradali e stradali con relativi svincoli, le linee ferroviarie, l'Aeroporto di Capodichino.*
3. Per le aree P2, il piano mira ad utilizzare le aree di margine delle principali infrastrutture per la riconnessione ecologica e dello spazio pubblico: in particolare si mira alla riconnessione tra il futuro Parco Nord e le aree dell'altopiano di Capodichino (come specificato al p.to 7.b.2).
4. Il regime di entrambe queste aree, P1 e P2, è indicato ai punti 7.a.6 e 7.b.2, dove si specifica che, all'interno del contesto sono compatibili le seguenti destinazioni funzionali, da specificare nell'ambito dei successivi Piani operativi: agricola (A), incluse le attività agrituristiche; servizi ed attrezzature pubblici o di uso pubblico (S); infrastrutture per la mobilità (M), limitatamente alle reti della mobilità ciclo-pedonale e alle infrastrutture necessarie all'insediamento di funzioni A ed S.
5. Occorre specificare che su tali aree ricadono le fasce di rispetto legate alla tutela del territorio dal rischio derivante dall'attività aeronautica (applicazione del D.Lgs. 96/2005 modificato dal D.Lgs n. 151/2006 – Codice della Navigazione).
6. Come specificato nel PUC, il piano di rischio riguarda i territori dei comuni di Napoli, Casoria, Afragola, che, al momento dell'approvazione del Piano, non avevano ancora provveduto a redigere ed adottare il citato piano. Pertanto nelle more della conclusione dell'adempimento indicato alcun intervento di nuova edificazione può essere abilitato.

I comuni di Napoli e Casoria, di concerto hanno individuato il perimetro delle zone di tutela, recepito nel quadro conoscitivo della proposta di Puc alla tavola qc 24 "Aree di tutela del vincolo aeroportuale sottoposte all'approvazione del piano di rischio".

Le aree candidate assommano a 53,68 Ha, ricadenti per gran parte nel

Comune di Napoli, e per parte minore nel Comune di Casoria. La proprietà delle aree è quasi del tutto pubblica (Demanio Aviazione Civile), ed aree di proprietà di società a partecipazione pubblica (Gesac, Invitalia), oltre ad uno stabilimento per la produzione degli aeromobili della Vulcanair.

Tutte le aree sono ad oggi già quasi del tutto urbanizzate, eccezion fatta per un'area di circa 6000 mq, di proprietà Invitalia, che è al momento completamente inediticata.

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Aeroporto di Napoli	53,68 (Ha)	/	/	NO	Aree pubbliche o in corso di trasferimento al Demanio Aviazione Civile

Dotazione infrastrutturale

L'aeroporto Internazionale di Napoli dispone di infrastrutture e servizi potenziati e ristrutturati con un piano articolato di interventi realizzati nell'ultimo decennio ed in fase di ulteriore completamento con i lavori riguardanti il terminal aeroportuale, la viabilità di accesso ed i parcheggi, l'area cargo, oltre che le infrastrutture airside.

In particolare, è previsto un piano di sviluppo all'anno 2023 con oltre 120 milioni di euro di investimento, ad oggi in via di realizzazione.

Per quello che riguarda il terminal passeggeri, è prevista un'espansione ad oltre 50mila metri quadri complessivi dai circa 45mila attuali, con una capacità di dodici milioni di passeggeri annui.

Anche la viabilità di accesso è oggi in fase di potenziamento, con lavori che prevedono la realizzazione di un ulteriore multipiano per la sosta delle auto, la nuova stazione della Metropolitana Collinare della Linea 1, e la riconfigurazione della viabilità di accesso per il collegamento alla viabilità urbana ed extraurbana.

E' inoltre in fase di realizzazione il nuovo polo cargo, che prevedrà la completa ristrutturazione ed il potenziamento della struttura esistente, per meglio soddisfare le nuove esigenze operative legate allo sviluppo del traffico merci "courier".

Le infrastrutture airside saranno a breve potenziate con ulteriori piazzole a nord della pista, collegate alla nuova taxiway di recente potenziamento (TN)

L'infrastruttura aeroportuale dispone di un'unica pista di volo RWY06/24, realizzata in pavimentazione flessibile (il cui strato di usura è stato oggetto di completo rifacimento nel 2007); la lunghezza della pista è di m 2 628 e la larghezza è pari a m 45, con shoulder laterali di m 7,50 di larghezza.

La soglia THR 06 è decalata di 399 m e la THR 24 di 190 m; sono presenti sistemi ILS per l'avvicinamento strumentale di precisione di categoria CAT I per entrambe testate.

Per ciascuna estremità della pista è realizzata una fascia di rispetto (anti-blast) opportunamente pavimentata per evitare l'erosione del terreno per effetto del jet-blast degli aerei in decollo.

Sono presenti, per entrambe le direzioni della RWY 06/24, le seguenti superfici di sicurezza:

per RWY 06: CWY (clearway) di dimensioni m 150x150; RESA di dimensioni m 90x90;

per RWY 24: CWY (clearway) di dimensioni m 130x150; RESA di dimensioni m 90x90;

La superficie di STRIP della RWY 06/25 conformemente a quanto previsto per piste di volo con codice ICAO 4D, ha dimensioni pari a 2 748 x 300 m, sebbene gli ultimi 180 m, dal lato della THR 24, sono ridotti fino ad un minimo di 240 m.

L'Apron è realizzato in pavimentazione rigida ed ha una superficie di 200.000 m², sulla quale sono disponibili 30 piazzole di sosta. La movimentazione è prevista in "self manouvring" per le piazzole ubicate al centro del piazzale di sosta aa/mm, mentre per le altre è prevista la manovra in push-back.

L'Apron è collegato alla pista dal lato della THR 06 mediante quattro raccordi: di questi il BC è utilizzata come uscita veloce per atterraggi su pista RWY 24.

La THR 24 è raggiungibile percorrendo la taxiway parallela TS, che parte dal piazzale; da essa si diramano quattro bretelle (D, E, F e G) che connettono perpendicolarmente in pista. In caso di condizioni di pista bagnata la taxiway di uscita rapida subisce limitazioni all'utilizzo.

L'aerostazione passeggeri è collocata a est del piazzale, in posizione baricentrica ed ottimale per i collegamenti con le piazzole di sosta dell'aprone. Essa è stata di recente interessata da lavori di ampliamento che hanno determinato l'avanzamento del fronte verso il piazzale landside, di circa 10 m.

L'area lato terra dell'aeroporto comprende ampi posteggi, ubicati all'interno dell'area aeroportuale. Esiste anche un'area di parcheggio sotterranea sotto il forecourt dell'aerostazione.

Nell'area aeroportuale insistono anche numerosi hangar destinati alla manutenzione ed alla costruzione degli aeromobili (Atitech, Vulcanair), che fanno di Napoli Capodichino un polo di eccellenza nell'Aviazione Civile.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

Il Porto dista circa 3,5 Km in linea d'aria dall'area portuale.

L'aeroporto è collegato all'area EST del porto attraverso l'autostrada ed il raccordo dedicato. La Stazione Marittima è invece collegata attraverso la viabilità urbana.

E' in corso di realizzazione la stazione "Aeroporto" della linea 1 della Metropolitana Collinare di Napoli, che collegherà a partire dall'anno 2022 l'aeroporto con la rete metropolitana cittadina, a sole 4 fermate dalla stazione "Municipio", prospiciente la Stazione Marittima di Napoli

Tipologia imprese localizzate

Attività di servizi a supporto del trasporto aeroportuale - attività commerciali e di somministrazione di alimenti e bevande nell'area Terminal

Specializzazione settoriale

All'interno dell'Aeroporto di Napoli sono presenti oltre 40 attività commerciali e circa 30 imprese operanti a servizio dell'Aeroporto.

In particolare, nel Terminal aeroportuale sono presenti 21 attività specializzate nella vendita di "abbigliamento e accessori", 13 di Food & Beverage e altre 8 attività quali supermercato, ottica, parrucchiere, libreria, elettronica, giocattoli, giornalaio/tabaccaio e duty free, oltre a cambio valute e ad un albergo "a capsule".

All'interno del sedime aeroportuale, a supporto delle attività aeronautiche, sono presenti 2 "full handler" per l'Aviazione Commerciale, due fornitori di carburante, 6 handler per l'Aviazione Generale oltre ad altri prestatori per i servizi di assistenza agli aeromobili, come ad esempio per le attività di catering. All'interno del sedime aeroportuale inoltre è presente un Terminal Cargo e un'area per i corrieri espresso, che verrà sviluppata nei prossimi anni, dove DHL opera come spedizioniere principale.



Delimitazione Area ZES - Aeroporto di Napoli

Area ZES - Aeroporto di Salerno Costa D'Amalfi**Inquadramento****Sistema del contesto urbano****urbanistico:**

L'Aeroporto è sito nella Provincia di Salerno a circa 15 Km a sud-est dalla città. La sua superficie ricade, per gran parte, nel Comune di Pontecagnano Faiano (circa 121 Ha) e per la restante, nel Comune di Bellizzi (circa 3 Ha relativi principalmente all'Aerostazione Passeggeri e al parcheggio autovetture).

Pontecagnano è confinante a nord- ovest con il Comune di Salerno, a nord con i Comuni di Giffoni Valle Piana e di Montecorvino Pugliano, a nord-est con il Comune di Montecorvino Rovella e a sud con il Comune di Battipaglia; tuttavia l'Aeroporto e la sua area strettamente di interesse, anche in relazione vincoli aeronautici ed aree di rischio, riguarda i comuni di Pontecagnano, Bellizzi e Montecorvino Pugliano.

Il sedime aeroportuale, attualmente in gestione parziale alla Società Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi ha una superficie di circa 124 Ha; esso si sviluppa prevalentemente sul territorio del Comune di Pontecagnano Faiano e solo in minima parte in quello di Bellizzi. Dista dai comuni limitrofi di Montecorvino Pugliano di 8,9 Km, da Montecorvino Rovella di 11 Km e da quello di Battipaglia di ca. 5,9 Km.

Gli usi prevalenti nell'immediato intorno dell'aeroporto sono costituiti da aree a carattere agricolo ed impianti per attività produttive e colture industriali (serre, erbai, colture permanenti e arbicoltura da frutta), da aree per attività di servizio di livello urbano o territoriale (stazioni e scali ferroviari, servizi postali, strutture ricettive), da aree a carattere industriale. In generale, anche per le aree di futura espansione, si è di fronte ad un sito scarsamente antropizzato, caratterizzato per lo più da ambiti prettamente agricoli, con presenza di coltivazioni sotto serra e presenza di fabbricati rurali di scarso interesse sia storico che archeologico e isolate abitazioni.

L'aeroporto nelle pianificazioni territoriali ed urbanistiche**Il Piano Territoriale Regionale (P.T.R.)**

Il Piano Territoriale Regionale della Campania si propone come un piano d'inquadramento, d'indirizzo e di promozione di azioni integrate articolato in cinque Quadri Territoriali di Riferimento utili ad attivare una pianificazione d'area vasta concertata con le Province.

I cinque quadri di riferimento sono:

- 1) il quadro delle Reti la rete ecologica, la rete dell'interconnessione (mobilità e logistica) e la rete del rischio ambientale, che attraversano il territorio regionale;
- 2) il quadro degli ambienti insediativi;
- 3) il quadro dei Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS);
- 4) il quadro dei Campi Territoriali Complessi;
- 5) Il quadro delle modalità per la cooperazione istituzionale.

Il P.T.R., nella definizione del Primo Quadro di riferimento definisce gli obiettivi della rete e delle interconnessioni e le strategie di pianificazione regionale dei trasporti (ferroviario, stradale, aeroportuale, portuale, etc).

Le strategie di intervento più specificamente attinenti all'offerta infrastrutturale di trasporto sono:

- rafforzare i collegamenti dei nodi e dei terminali presenti sul territorio regionale con le reti di interesse nazionale ed internazionale per favorire i flussi di merci, di risorse finanziarie e di capitale umano, ponendo particolare attenzione al legame tra la dotazione e l'articolazione delle infrastrutture (reti e nodi) e alla qualità dei servizi erogabili (collegamento di aree in forte sviluppo con la rete ferroviaria nazionale, collegamento delle aree metropolitane e delle città con gli aeroporti, collegamento degli interporti alla rete viaria e ferroviaria nazionale);
- perseguire l'innovazione dei metodi gestionali delle reti, ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e massimizzare gli effetti derivanti dal loro potenziamento elevandone qualità, efficienza e sicurezza;
- perseguire il riequilibrio modale:
- sul versante del trasporto urbano e metropolitano realizzando infrastrutture per il trasporto rapido di massa in sede propria;
- sul versante del trasporto interurbano regionale su ferro e su strada

definendo gli itinerari e i nodi di interscambio;

- sul versante del trasporto marittimo avendo particolare riguardo alle infrastrutture necessarie per incrementare i servizi di collegamento marittimo (vie del mare, servizio regionale del Metro del mare, cabotaggio costiero) e per favorire il diporto nautico;
- realizzare e migliorare l'interconnessione delle reti a livello locale, elevando la qualità dei servizi, aumentando e ottimizzando l'utilizzo delle strutture trasportistiche esistenti, generando effetti benefici per le persone e le imprese in modo da soddisfare la domanda proveniente dalle attività economiche.

In sintesi, tutte le strategie sono finalizzate allo sviluppo del sistema delle infrastrutture modali e intermodali di trasporto per rafforzare i fattori di base della competitività del sistema socio- economico regionale.

Un'ulteriore strategia che si persegue sul versante infrastrutturale è l'ottimizzazione nell'utilizzo delle infrastrutture esistenti, attraverso il recupero anche di quelle che allo stato attuale sono sottoutilizzate (realizzazione di completamenti, raddoppi, creazione di bretelle di collegamento, costruzione di nodi di interscambio e quant'altro dovesse occorrere per il completamento e la messa in esercizio).

Più in particolare il P.T.R. nell'ambito della Pianificazione Regionale del settore aeroportuale, mira alla realizzazione di un sistema aeroportuale regionale articolato su un insieme di aeroporti che, seppur differenziandosi per localizzazione, caratteristiche tecniche, impianti e funzioni, dovrà essere in grado non solo di soddisfare la domanda ma, anche quella che sarà generata dagli effetti positivi che la stessa offerta produrrà sull'economia e, in particolare, sul turismo.

In questo chiaro quadro, il PTR definisce gli interventi da considerare come invariati per l'Aeroporto di Salerno- Pontecagnano, che vengono di seguito descritti:

- l'adeguamento delle infrastrutture di volo esistenti per l'effettuazione di attività commerciali;
- l'adeguamento delle aree terminali per le esigenze del traffico

commerciale di passeggeri e merci;

- la realizzazione di interventi stradali e ferroviari volti ad un miglior collegamento tra l'impianto e la rete infrastrutturale circostante, ed in particolare un collegamento stradale con la vicina autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria ed una stazione ferroviaria sulla linea di metropolitana suburbana in corso di attivazione tra Salerno, Pontecagnano e Battipaglia.

Il Piano Territoriale di Coordinamento

Approvato con Delibera del Consiglio Provinciale del 30 Marzo 2012, nella definizione dei propri obiettivi si accosta a riferimenti che appartengono ai livelli superiori di pianificazione e programmazione, e pone un particolare accento sul sistema infrastrutturale.

Obiettivo primario è lo sviluppo sostenibile, la riqualifica dei tessuti insediativi esistenti, la tutela e sviluppo del paesaggio agricolo e relative attività produttive, oltre allo sviluppo del paesaggio terra- mare ed è basato sul concetto di conservazione delle risorse ambientali del territorio in un'ottica di razionalizzazione ed integrazione delle strutture urbanistiche.

Tra gli obiettivi specifici si segnalano quelli più inerenti al tema in oggetto:

- il potenziamento dei servizi;
- il potenziamento dell'offerta turistica attraverso azioni integrate fondate sulla tutela e la valorizzazione del territorio nelle sue diverse componenti (ambientali, culturali, antropiche);
- la razionalizzazione dei collegamenti e della rete infrastrutturale della provincia definendo i criteri per la localizzazione ed il dimensionamento delle stesse, in coerenza con le analoghe previsioni di carattere nazionale e regionale;
- la razionalizzazione e riqualifica del sistema industriale e degli insediamenti produttivi della Provincia di Salerno, nell'ottica della tutela e valorizzazione del territorio, dell'ambiente, della salute e della sicurezza;
- la tutela del territorio come risorsa essenziale della vita urbana.

Con particolare riferimento all'area in esame, il Ptcp riconosce, nella Piana del Sele, l'ambito territoriale in cui maggiormente concentrare l'attenzione

per coniugare ed integrare le strategie di valorizzazione del sistema dei beni culturali ed ambientali con quelle di potenziamento e qualificazione dell'offerta ricettiva e di servizi per il turismo.

In tal senso, il Piano prescrive la realizzazione di consistenti interventi di risanamento della qualità delle acque, dell'ambiente naturale ed antropizzato (sia linea di costa che nelle aree più interne), di tutela delle aree e degli usi agricoli e, contemporaneamente, promuove il potenziamento dell'offerta turistica e ricettiva.

Un attento approfondimento viene dedicato al sistema della mobilità urbana della Provincia di Salerno per la quale possono essere individuati tre livelli funzionali della rete stradale (primaria, secondaria e locale), due livelli della rete ferroviaria R.F.I. e tre grandi terminali di trasporto (Porto, Aeroporto), oltre ai porti turistici.

In particolare, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale prevede un sistema complesso di interventi costituito da nuove opere e potenziamento di infrastrutture esistenti, e tra questi interventi si distinguono:

- la realizzazione di un asse viario alternativo alla SS18, il completamento della Piana di Sele, la realizzazione di un asse stradale che dall'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria – attraverso il Cilento interno – conduce a Vallo della Lucania, consentendo di raggiungere la Costiera Cilentana;
- l'estensione a tutto il territorio della larga banda, la cui attivazione, in sinergia con i programmi del Governo nazionale, consente di valorizzare ampie zone penalizzate ed isolate a causa dell'orografia;
- l'integrazione modale tra Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi e il Porto commerciale, per consentire all'area salernitana di proporsi quale porta e raccordo dei traffici passeggeri e merci tra il Tirreno e l'Adriatico e lungo la direttrice nord-sud d'Italia.

Le strategie infrastrutturali che il Piano propone si ispirano ai principi della mobilità sostenibile, ossia favorire l'inserimento del territorio provinciale nella griglia dei corridoi transeuropei, ottimizzare il sistema infrastrutturale esistente e realizzare interconnessioni tra la scala locale e quella

sovraprovinciale.

In tale ottica il Ptcp individua un sistema integrato di trasporto, organizzato su più componenti (vie aeree, vie del mare, rete ferroviaria, rete stradale, etc.).

Le previsioni del Ptcp per l'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi contemplano l'allungamento della pista in due fasi per assicurare una maggiore capacità operativa che consentirà la movimentazione di aeromobili in dotazione alle principali compagnie aeree.

Inquadramento urbanistico: P.R.G. dei Comuni interessati

Come precedentemente accennato, il sedime aeroportuale, anche in chiave di espansione, ricade nei comuni di Pontecagnano Faiano e di Bellizzi, mentre in termini di superfici di vincolo risulta essere interessato anche il comune di Montercorvino Pugliano.

Il comune di **Pontecagnano Faiano** risulta dotato di Piano Regolatore Generale (PRG), approvato con DPGR n.18 del 07.01.1988. Nell'anno 2013 sono iniziate le procedure per la predisposizione del nuovo PUC.

Tale strumento urbanistico generale ha individuato sul territorio comunale una serie di aree destinate prevalentemente ad attività agricole, industriali ed artigianali.

L'area interessata si compone, nell'ambito del comune di Pontecagnano Faiano, delle seguenti destinazioni d'uso:

- Attuale area di sedime: Zona Omogenea F3 – servizi generali (Zone destinate ad attrezzature di interesse generale e di uso pubblico-parcheggi, reti tecnologiche, aeroporto).
- Area di espansione THR 23 e THR 05: Zona Omogenea E3 (Zona destinata ad uso agricolo identificate come aree seminate con colture pregiate).

Per quanto attiene il **Comune di Bellizzi**, su cui ricadono aerostazione e parcheggi auto, il relativo PRG è stato approvato con Decreto del Presidente della Provincia di Salerno n.72 del 25.03.2008.

L'area aeroportuale che insiste sul territorio comunale di Bellizzi risulta ricadere nelle seguenti zone omogenee:

- attuale area terminal/parcheggio auto: Zona Omogenea F8 (Zona

destinata ad attività aeroportuali);

- area espansione terminal/parcheggi: Zone Omogenee F8 – D.t3 (area non edificata destinata ad insediamenti turistici) – E 12 (area destinata alla produzione agricola).

INDIVIDUAZIONE PLANIMETRICA DELLE AREE INTERESSATE

Le aree candidate ad essere inserite in zona ZES (per un totale di mq 203.207 - 20,32 Ha) sono così suddivise:

- mq 35.600 (3,56 Ha - lato est Comune di Bellizzi);
- mq 167.607 (16,76 Ha - lato ovest – Comune di Pontecagnano);

La proprietà di queste aree è pubblica (Demanio Aviazione Civile), ad eccezione di una piccola area che è ancora in capo al Consorzio Aeroporto di Salerno (socio unico dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi S.p.A.).

L'area di 35.600 mq, lato est Comune di Bellizzi, è quasi totalmente urbanizzata. Le superfici coperte sono relative all'attuale aerostazione passeggeri ed all'area blocco tecnico a servizio dell'aerostazione stessa.

Quella invece da 167.607 mq, è per gran parte costituita dal Cespite cosiddetto 23 (ex area Esercito Italiano) e da un'ulteriore zona in cui sono presenti n° 4 hangar destinati ad attività private di scuola volo e servizi aeronautici.

All'interno dell'area Cespite 23 sono presenti una serie di fabbricati in disuso. L'intera area sarà oggetto di intervento di riqualificazione profonda così come previsto nel Masterplan.

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi	20,32 (Ha)	/	/	NO	Pubbliche ad eccezione piccola porzione

Dotazione infrastrutturale

L'area è dotata di tutte le infrastrutture aeroportuali.

La rete stradale

L'accessibilità all'aeroporto è assicurata alle provenienze ed alle destinazioni regionali ed extra-regionali, dall'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria che, con lo svincolo Pontecagnano- sud Aeroporto (a nord) e con quello di Battipaglia (a sud), s'innesta sulla strada statale 18 "Tirrenia Inferiore".

Per quanto riguarda la viabilità extraurbana principale è stato realizzato un nuovo Svincolo (Aeroporto – Zona Industriale) della Tangenziale di Salerno che attraverso un'uscita diretta si immette sulla strada provinciale 417 (anche denominata Aversana), una via a scorrimento veloce recentemente completata fino a Battipaglia con percorso parallelo alla litoranea e alternativo alla SS 18 - che permette il rapido raggiungimento dell'Aeroporto, connettendosi direttamente alla viabilità locale.

Per quanto riguarda la viabilità locale, lungo il perimetro nord-est dell'attuale sedime aeroportuale vi sono due strade di collegamento, che consentono l'accesso all'area aeroportuale. La prima, sita nel comune di Pontecagnano Faiano, consente l'accesso sia all'Area Ovest (Aviazione Generale), attraverso un nuovo sottopasso adiacente la Via Ferdinando Magellano, che all'area est (Aerostazione Passeggeri) attraverso Via Olmo sulla direttrice sud-est.

La seconda, via Pepe, sita ad est del sedime nel comune di Bellizzi, sovrappassa l'asse ferroviario e si ricongiunge a via Olmo, con accesso diretto ai parcheggi dell'area terminal.

La rete ferroviaria

Circa l'infrastrutturazione di collegamento ferroviario, gli agglomerati urbani dei Comuni di Pontecagnano Faiano e Bellizzi sono interessati dal passaggio della Ferrovia Napoli-Salerno-Reggio Calabria, che da nordovest a sud-est attraversa i tre comuni collegando quello di Salerno a quello di Battipaglia.

Per quanto riguarda l'accessibilità all'aeroporto su ferro, a ridosso dell'area aeroportuale (Lato Nord), le stazioni di arrivo della linea ferroviaria poste nelle vicinanze dell'aeroporto sono quelle di Montecorvino Pugliano e di Bellizzi, oltre a quella, più a nord, di Pontecagnano e, più a sud, di Battipaglia.

Implementazione infrastrutturale dell'area

La Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi ha predisposto il Masterplan decennale di sviluppo dell'infrastruttura, approvato dall'Ente competente (ENAC), che prevede tra l'altro una crescita notevole del numero dei passeggeri. Ciò comporterà la necessità, a breve termine, di eseguire degli interventi di implementazione infrastrutturale sia della rete ferroviaria che di quella stradale.

Per quanto riguarda gli interventi sulla infrastrutturale, il PTR definisce gli interventi da considerare come invarianti per l'Aeroporto di Salerno-Pontecagnano, in particolare la realizzazione di interventi stradali e ferroviari volti ad un miglior collegamento tra l'impianto e la rete infrastrutturale circostante, ed in particolare un collegamento stradale con la vicina autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria ed una stazione ferroviaria sulla linea di metropolitana suburbana in corso di attivazione tra Salerno, Pontecagnano e Battipaglia.

Il progetto della Metropolitana di Salerno, in corso di realizzazione, prevede la costruzione di un terzo binario dedicato in affiancamento alla linea FS Salerno – Reggio Calabria sulla tratta Salerno Pontecagnano e la fornitura di tre convogli. La metropolitana di Salerno è costituita da una infrastruttura di tipo ferroviario sulla quale verrà attivato un servizio ad alta frequenza di tipo metropolitano.

L'intervento generale è stato suddiviso in n° 3 Lotti:

- Lotto 1: Vietri sul Mare – Salerno Centro Storico, Salerno Centrale – Stadio Arechi (già realizzato)
- Lotto 2: Stadio Arechi – Stazione F.S. Pontecagnano (in fase di revisione della progettazione definitiva)
- Lotto 3: Stazione F.S. Pontecagnano – Aeroporto di Pontecagnano (in fase di revisione della progettazione definitiva) con una fermata disposta a poche decine di metri dall'aerostazione.

Tale progetto, recepito ed inserito nel Quadro Strategico del Piano di Coordinamento della Provincia di Salerno (PTCP), se realizzato, permetterà un rapido raggiungimento dell'aeroporto sia da Salerno città sia dai Comuni limitrofi.

Da un'analisi dei PRG dei tre Comuni interessati dall'ambito aeroportuale (Pontecagnano Faiano, Bellizzi e Montecorvino Pugliano) si evince chiaramente l'obiettivo di una connessione territoriale fra i comuni limitrofi, attraverso le destinazioni delle zone omogenee al confine tra i due comuni.

A questo viene associata la chiara intenzione del potenziamento delle infrastrutture di collegamento per la mobilità urbana e della rete di trasporto pubblico.

Il rapido collegamento con l'area centrale della città di Salerno ed il conseguente miglioramento dell'accessibilità dell'area aeroportuale è parte integrante di tutti gli strumenti urbanistici che coinvolgono oltre al comune di Pontecagnano- Faiano, anche quelli limitrofi di Bellizzi e Montecorvino e, più a sud, quello di Battipaglia.

Infatti, la riduzione dei tempi di percorrenza tra aeroporto e aree urbane, oltre all'ampliamento dell'offerta trasportistica a livello sovracomunale, sono tra le finalità che tutti gli strumenti urbanistici, ai vari livelli, si propongono di perseguire.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

L'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi dista dal Porto Commerciale di Salerno circa 25 km la gran parte dei quali percorribili con l'autostrada A2 "Salerno – Reggio Calabria". L'aeroporto è inoltre distante circa 12 km dalla zona industriale di Battipaglia.

Tipologia imprese localizzate

Nel sedime dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi sono presenti imprese operanti nel campo dei servizi aerei; in particolare, come già descritto in precedenza, sono presenti una serie di operatori (destinatari di concessioni e che hanno a servizio anche uffici ed hangar per il ricovero dei propri aeromobili) che si occupano di attività di scuola volo, di servizio aerotaxi, di pubblicità aeree, ecc..

E' presente anche un'impresa che fornisce il carburante AVIO e JET A1 per gli aeromobili.

Nell'area del Cespite 23, è previsto lo sviluppo di un'area dedicata ai servizi cargo nonché di attività industriali legate alla manutenzione e produzione di aeromobili.



Delimitazione area ZES - Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi

Area ZES - Interporto Sud Europa

Inquadramento

urbanistico:

La società Interporto Sud Europa S.p.A. (in sigla ISE) costituita, in data 15.12.1989, come società consortile per azioni denominata SO.PRO.SER; in data 20.06.1998, trasformata in “Interporto Sud Europa S.p.A.” o “ISE S.p.A.”. La ISE S.p.A. è costituita da soggetti privati ed è partecipata, anche se in misura minoritaria, dai Comuni di Maddaloni e di Marcianise.

La società SO.PRO.SER. S.p.A. (oggi Interporto Sud Europa S.p.A.) per il polo interportuale di Marcianise e la società Interporto Campano S.p.A. per il polo interportuale di Nola, costituirono il Consorzio Intermodalità della Campania, per l’inoltro unitario della domanda di finanziamenti pubblici presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (finanziamenti erogati al 50%) e per coordinare sinergicamente le attività del polo di Nola e quello di Marcianise-Maddaloni.

Per effetto della legge 240/90, veniva riconosciuta al citato Consorzio “Intermodalità della Campania”, costituito ai sensi dell’art. 2612 e ss. c.c., la titolarità dell’Interporto Marcianise-Nola. Più precisamente, alla società “Interporto Sud Europa S.p.A” si conferiva la titolarità della realizzazione del Polo interportuale di Marcianise e alla società “Interporto Campano S.p.A.” quella del Polo interportuale di Nola.

Sulla base della titolarità riconosciuta dallo Stato, con la Convenzione del 16.04.1992, veniva sottoscritto, dalla Regione Campania, dalla Provincia di Caserta, dal Comune di Marcianise, dal Comune di Maddaloni, e dalla società SO.PRO.SER S.p.A. (oggi Interporto Sud Europa S.p.A.) un Accordo di Programma, approvato con D.P.G.R.C. (Decreto Presidente della Giunta Regionale della Campania) n. 14555/96, pubblicato sul BURC n.65 del 14.10.1996, che approvava il Piano Urbanistico Particolareggiato per la realizzazione delle opere relative all’Interporto di Maddaloni/Marcianise.

Con la sottoscrizione dell’Accordo di Programma, la Regione Campania,

la Provincia di Caserta ed i due Comuni di Marcianise e Maddaloni autorizzavano la Società Interporto Sud Europa S.p.A ad attuare il progetto esecutivo dell'Interporto di Marcianise/Maddaloni, approvato con l'Accordo di Programma medesimo.

Con la successiva legge 413/98, veniva sancita la definitiva distinzione – ma non separazione giuridica - delle due unità interportuali di Marcianise e di Nola.

La realizzazione dell'infrastruttura interportuale di Marcianise-Maddaloni è stata inclusa anche tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla delibera CIPE n. 121 del 21.12.2001 di prima attuazione della Legge 443/01 c.d. Legge Obiettivo. Con Delibera di G.R.C. n.407/2016 è stato approvato l'accordo di adesione all'area logistica integrata del mar Tirreno Centrale.

Gli strumenti urbanistici in forza dei quali oggi la ISE sta completando l'infrastruttura interportuale di Marcianise- Maddaloni sono:

COMUNE DI MADDALONI

Convenzione del 4/04/2008 rep.n.98 per l'attuazione del PUA (Piano Urbanistico Attuativo) di assetto delle Parti, in tenimento di Maddaloni, del P.U.P. (Piano Urbanistico Particolareggiato), in area Interporto, che non hanno avuto attuazione.

COMUNE DI MARCIANISE

Convenzione del 29/06/2016 rep.5886 – racc.3797 – per il rilascio dei permessi a costruire convenzionati di completamento dell'Interporto di Marcianise (art.28bis T.U.E.).

L'interporto Sud Europa, localizzato all'interno dei territori comunali di Marcianise e Maddaloni, **si sviluppa su un'area di 420 ettari**, comprendenti c.a. 100 ettari destinati ad aree a verde, parcheggio e viabilità. L'Interporto è suddiviso in quattro macro aree: Polo Logistico-Industriale, Polo Logistico-Intermodale, Polo Commerciale e Polo Direzionale/Servizi La struttura è parte integrante del Centro di Smistamento Merci di Maddaloni Marcianise attraverso cui si collega alla rete ferroviaria nazionale sulla linea Roma – Napoli.

L'Interporto Sud Europa è lo snodo logistico strategico dei flussi di merci tra l'Italia del Sud e l'Italia del Nord, e tra il Far East, il Mediterraneo e l'Europa centro-settentrionale grazie alla sua collocazione geografica e alla sua funzione nell'ambito dei trasporti nazionali ed internazionali.

Collocato a 20 km a Nord di Napoli, a 4 km da Caserta, si posiziona nel baricentro dell'area campana. È inoltre presente al porto di Napoli dove è gestore del terminal ferroviario creando così un unicum con la struttura retroportuale.

È in programma il completamento del progetto, con l'infrastrutturazione di c.a. 538.000 mq.

In data 26/01/2018, i tecnici dell'interporto Sud Europa hanno verificato con il supporto degli Uffici della D.G. Sviluppo Economico la perimetrazione e la superficie dell'area, con la seguente estensione:

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Interporto Sud Europa (Marcianise/Maddaloni)	347,8 (Ha)	/	/	NO	Acquisite in proprietà con atti cessione volontaria o con decreti definitivi di esproprio

Dotazione infrastrutturale

Buona dotazione infrastrutturale. La società Interporto Sud Europa Spa fornisce agli operatori insediati nell'area servizi di sviluppo e gestione immobiliare, gestione delle aree comuni, servizi ferroviari di manovra, gestione del terminale, MTO, servizi logistici, servizi ICT e citylogistic. Sono forniti altresì servizi doganali con Area di temporanea custodia e Deposito Doganale di tipo C.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

L'area beneficia dell'accesso diretto sia all'Autostrada A1 (Roma-Napoli) che alla A30 (Caserta-Salerno) parte del Corridoio TEN-T numero 5. Collegamento ferroviario con la TAV (stazione "Porta

Campana"). Si registra la presenza Terminal Intermodale collegato alla più grande stazione ferroviaria merci d'Italia (scalo merci Maddaloni Marcianise) e costituisce con essa una piattaforma integrata unica per dimensioni e capacità e si pone come uno dei principali poli del network degli HUB europei con 286.000 mq. di piazzale e 9 coppie di binari di carico e scarico, ciascuno lungo 650 ml.

Tipologia imprese localizzate

Le aziende svolgono prevalentemente attività di corriere, logistica e intermodale. Sono insediate 40 imprese di grandi dimensioni che operano su 50 lotti, impiegando forza lavoro pari a n.500 unità.



Delimitazione Area ZES - Interporto Sud Europa

Area ZES - Interporto Campano

Inquadramento urbanistico:

Le aree destinate all'attività interportuale sono indicate all'interno del Piano Regolatore Territoriale dell'agglomerato industriale di Nola-Marigliano (ASI). Tale documento prevede una superficie totale interessata pari a circa 3.000.000 mq, di cui $\frac{2}{3}$ già totalmente infrastrutturati.

Con Ordinanza n. 230 del 1989, il Presidente della Giunta Regionale Campania ha disposto l'affidamento alla Società Interporto Campano S.p.A., della Concessione di costruzione e gestione dell'interporto-autoporto di Nola fino al 2080. La Concessione è regolata da una serie di atti convenzionali, tra i quali assumono rilievo ai fini dello sviluppo del territorio, la convenzione del 14.10.03 rep. 106, concernente la disciplina del programma di sviluppo dell'interporto di Nola, l'ordinanza n. 1147 del 26.07.06 con cui il P.G.R.C. ha approvato il nuovo piano generale di esecuzione delle opere dell'Interporto di Nola e l'ordinanza n. 1203 del 31.12.08, il P.G.R.C. ha approvato il progetto definitivo della 1^a fase e precisamente il lotto «deposito per manutenzione treni NTV. Il lotto 7 - già realizzato su un'area di ca. 200mila mq. ed entrato in esercizio nel 2011- ospita un impianto ferroviario della Alstom, destinato ad attività di deposito e manutenzione dei convogli ferroviari della società NTV ed altre imprese ferroviarie.

INTERPORTO CAMPANO S.p.A. - Superficie totale: 1.700.000 mq

Fabbricati ad uso industriale complessivi: ca. 360.000 mq di cui liberi ca. 50.000 mq e in fase di liberazione ca. 7.000 mq

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Interporto Campano	155 (Ha)	5,7 (Ha)	57,30 (Ha)	NO	Aree pubbliche in concessione

Dotazione infrastrutturale

Interporto Campano è Piattaforma logistica intermodale che si estende su circa 2.150.000 mq di area territoriale con una superficie sviluppata di oltre 500.000 mq tra capannoni, edifici direzionali ed edifici funzionali. Questa struttura offre un sistema di trasporto combinato (ferro, gomma, aria e acqua) ed integra stoccaggio, movimentazione e manipolazione delle merci. Vi sono insediati circa 200 operatori tra aziende industriali, distributori, operatori logistici, spedizionieri e corrieri di livello internazionale.

Sono presenti in INTERPORTO:

- Stazione ferroviaria interna, gestita da RFI;
- Terminal Intermodale di 225.000 mq, di cui:
 - Deposito Doganale A3 di 45.000 mq;
 - Area stoccaggio e movimentazione di 110.000 mq.;
 - Fascio arrivi/partenze mq. 70.000;
 - Deposito IVA;
 - Sezione Territoriale Operativa della Agenzia delle Dogane;
 - Distaccamento della Guardia di Finanza;
 - Posto di Polizia di Stato;
 - Distaccamento dei Vigili del Fuoco;
 - Servizio di vigilanza h24, armata e non, supportata da sistema di video sorveglianza;
 - Polo del Freddo di 200.000 mc, da -30° a +10°;
 - n.1 sportello bancario;
 - Parcheggio TIR attrezzato;
 - Impianto antincendio e di rilevazione centralizzato, con riserva idrica di 4.000 mc e servizio attivo di vigilanza;
 - Bar e Punti di ristoro;
 - n.1 Stazione di servizio carburanti;
 - Centro Congressi polifunzionale.

L'Interporto Campano spa ha edificato oltre 600.000 mq coperti, tra capannoni industriali, magazzini refrigerati, palazzine direzionali e centro servizi, nei quali operano specialisti della logistica, spedizionieri e corrieri di livello internazionale, nonché aziende produttrici con proprie piattaforme di distribuzione. Presenza della Dogana di primo livello abilitata a tutte le funzioni, di un'area di temporanea custodia A3 e di un'area, dotata di scanner, dedicata ai controlli specifici dei *containers*.

La presenza, infine, di un impianto frigorifero all'avanguardia, il Polo del Freddo, genera vantaggi competitivi in considerazione dell'integrazione con le altre funzioni interportuali. Il Polo del Freddo è costituito da magazzini ad atmosfera e temperatura controllata, con un volume di esercizio di 200.000 mc (di cui 100.000 di proprietà e 100.00 ceduti in vendita al marchio AIA del Gruppo Veronesi) e con celle polivalenti da +10° a -30°. L'impianto, dotato da un lato di una banchina ferroviaria che consente l'accosto dei treni garantendo l'intermodalità ferro/gomma delle merci reefer, rappresenta il punto di riferimento per numerosi operatori internazionali.

Relativamente agli uffici direzionali, l'Interporto di Nola unitamente all'Interporto di Trento e a quello di Padova, risulta essere una delle strutture che offrono, in proporzione alla dimensione totale, la maggiore superficie di edifici destinati a tale funzione.

Arricchisce la dotazione infrastrutturale di Interporto il Progetto Fotovoltaico che consta nella realizzazione di un impianto localizzato sulle coperture dei capannoni di un'area di circa 600.000 mq, in partnership con ENEL GREEN POWER.

Con il Progetto Sicurezza invece, è stato realizzato un Sistema di Sicurezza Integrato per l'intero Distretto che consente di incrementare l'efficienza dei processi di controllo, migliorare la sicurezza delle persone e delle merci, ridurre i costi della vigilanza interna (Miglioramento sistema di allarme / videosorveglianza con installazione di circa 250 telecamere a circuito chiuso, in parte fisse ed in parte mobili del tipo dome, ed installazione di barriere ad infrarossi in corrispondenza del confine tra interporto ed ASI per una lunghezza di circa 1,6 km).

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

È l'unica piattaforma intermodale in Italia ad avere al suo interno una **Stazione ferroviaria merci privata** inserita nel PIR (Prospetto Informativo della Rete). La stazione (affidata alla gestione di Rete Ferroviaria Italiana), con una potenzialità di gestione di 30 treni/giorno, è direttamente collegata al Terminal Intermodale attraverso 13 coppie di binari di presa e consegna, ciascuno lungo 1 km. Questo permette ai treni, con lunghezza fino ai 750 m secondo gli standard europei, l'ingresso in "blocco" all'interno del Terminal in soli 20 minuti dall'arrivo in stazione, velocizzando quindi la movimentazione delle Unità di Trasporto Intermodale (UTI) e la relativa messa a disposizione delle merci. Il dispositivo ferroviario si integra con il Terminal Intermodale, gestito dalla **T.I.N.**, società controllata al 100% da Interporto Campano. Il terminal dispone di 7 binari a raso, per il

carico/scarico delle merci ed è attrezzato con “reachstaker”, “rolltrailers”, “gooseneck”, “Tug Masters” nonché carrelli e “fork lift” per lo stoccaggio e la movimentazione dei container.

All'interno del Terminal Intermodale è localizzata un'area di temporanea custodia di ca. 45.000 mq, ovvero un'area doganale per la gestione delle merci di provenienza extra UE in attesa di nazionalizzazione. L'area è comprensiva di deposito doganale privato e di deposito IVA. La presenza della Stazione ferroviaria Interna ha consentito ad Interporto di sviluppare un proprio servizio di trasporto merci privato. Nel gennaio 2009 infatti Interporto Campano costituisce una società dedicata, **Interporto Servizi Cargo S.p.A. (ISC)**, Operatore Intermodale ed Impresa Ferroviaria (privata) autorizzata e certificata che ha come obiettivo la promozione, la commercializzazione e la gestione del trasporto combinato “strada-rotaia” delle merci. ISC propone alla sua clientela, costituita dai più grandi operatori logistici italiani ed europei, un network di treni che collega ogni giorno l'Europa ed il Nord Italia con il Sud del Paese. ISC offre viaggi regolari da/per Milano Segrate, Verona QE, Bologna Interporto, Pomezia SGT, Gioia Tauro e Bari Ferruccio. Grazie alla partnership con i principali operatori intermodali internazionali, IFB, Kombiverkehr, Hupac e Cemat, ISC è in grado di raggiungere oltre 50 destinazioni europee in Belgio, Olanda, Germania, Francia, etc. con transit time altamente competitivi.

Attraverso la Stazione ferroviaria interna, il Terminal Intermodale ed ISC, Interporto si configura come un hub di collegamento tra il Mediterraneo e l'Europa e rappresenta un polo logistico strategico per i traffici marittimi ed un nodo ottimale per la movimentazione delle merci in entrata ed uscita dal territorio comunitario.

La struttura gode di una posizione geografica strategica, a breve distanza dall'Aeroporto Internazionale di Napoli – Capodichino (20 km ca), dal porto di Napoli (30 Km ca) e dalla Stazione Ferroviaria di Napoli (28 Km ca) e direttamente collegato con i principali snodi autostradali (A1 Napoli–Milano, A3 Salerno–Reggio Calabria, A16 Napoli–Bari, A30 Caserta–Salerno).

Grazie alla vicinanza con il Porto di Napoli, alla posizione baricentrica sulle direttrici di traffico Nord-Sud Italia ed ai collegamenti stradali e ferroviari con i principali porti del Meridione, l'Interporto di Nola è un nodo logistico strategico sia per i traffici di merci di dimensione transoceanica che per quelli di raggio mediterraneo.

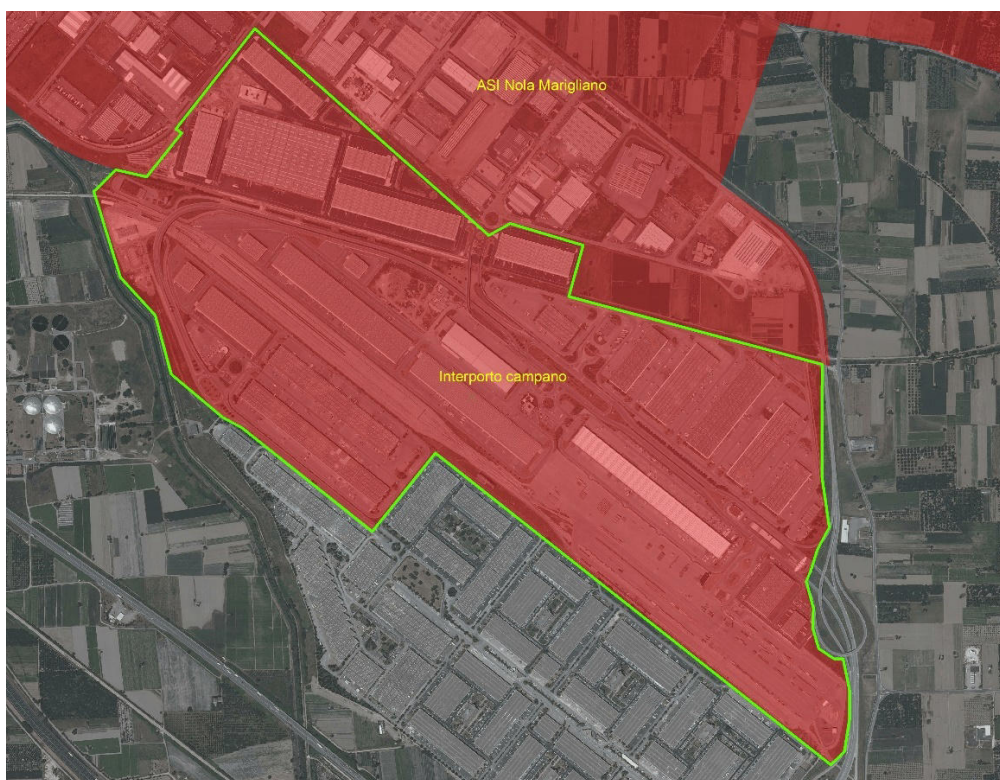
Tipologia imprese localizzate

INTERPORTO

L'Interporto dispone di oltre 600.000 mila metri quadri di aree sviluppate, tra capannoni industriali ed edifici direzionali, in parte vacanti ed in parte occupati da circa 200 aziende (rapporti diretti e indiretti) che operano nei settori della logistica, dei trasporti inteso come spedizionieri e corrieri di livello nazionale ed internazionale, oltre che da distributori alimentari, di cosmetici e piattaformaformisti.

In Interporto sono presenti ben 133 imprese aventi rapporti diretti tra cui a titolo esemplificativo:

- n.1 Istituto di credito;
- n. 5 società di persone;
- n. 1 impresa individuale;
- n. 1 società consortile;
- n. 125 società di capitali.



Delimitazione Area ZES - Interporto Campano

Area ZES - Aree a vocazione industriale di Napoli Est

Inquadramento urbanistico: Le iniziative di riqualificazione del sistema degli spazi urbani e industriali si delineano nel quadro della pianificazione urbanistica, che nell'area orientale, con la Variante al Prg. approvata nel 2004, ha confermato la prevalenza della destinazione produttiva ma ha individuato e valorizzato la rete delle residue aree agricole, dimensionando i servizi necessari a ricostruire un sistema di insediamenti integrati e riconnettere l'area alla città.

L'individuazione di aree per le quali attivare misure di supporto allo sviluppo di attività produttive parte quindi dall'individuazione degli ambiti da sottoporre a pianificazione esecutiva per la riconfigurazione degli insediamenti, e in particolare l'area delle ex raffinerie, l'ambito di Gianturco, la fascia costiera ambito ex Cirio Corradini e l'area di Pazzigno. Le aree sono comprese in gran parte nei siti di interesse nazionale per le bonifiche (SIN di Napoli Orientale, O.M. n.2948, art.8 comma 3, 25/02/1998 - Ord. Comm. 20/12/1999 G.U. 08/3/2000). La fragilità del contesto ha reso necessario prevedere l'attuazione di misure coordinate di intervento per lo sviluppo e la riqualificazione del contesto. Sono state individuate aree dove è possibile massimizzare il potenziale insediativo per attività produttive. Tali ambiti sono spesso connotati da una marcata presenza di immobili (capannoni, tettoie, edifici per uffici) dismessi o sottoutilizzati, e le misure da adottare ne favoriscono il riuso per funzioni produttive.

All'interno delle aree individuate gli interventi di trasformazione complessa sono da realizzare con piani attuativi, anche di iniziativa privata, e attraverso i quali l'Amministrazione doterà l'area orientale anche di servizi e spazi pubblici.

Interventi diretti sono attuabili per la riconfigurazione degli immobili esistenti.

La proposta di aree individuate per la ZES dettaglia e individua aree di contesto produttivo, compatte e connesse da una rete infrastrutturale complessa e problematica, per la quale sono in corso iniziative specifiche di integrazione e riqualificazione.

La proposta del Comune di Napoli si compone di aree pubbliche localizzate

lungo il margine costiero come la Corradini, l'insediamento universitario di San Giovanni a Teduccio e alcune aree produttive che caratterizzano il tessuto produttivo localizzato a sud di via Argine. In particolare, l'area dell'insediamento universitario di San Giovanni che per il suo carattere di incubatore produttivo, ospiterà imprese innovative, che, generate a valle dell'attività di ricerca in campo ambientale, opereranno nel campo della produzione di beni e servizi con sistemi e tecnologie avanzate e innovative e sarà strettamente correlato al polo BESI, che l'Università Federico II insieme agli enti di ricerca (Anton Dorn, CNR, INGV Enea, Tigem) insedierà a Bagnoli.

Inoltre, sono state inserite le aree tra il fascio ferroviario e il porto, ricadenti nell'ambito di trasformazione n. 12, Gianturco, caratterizzate dalla presenza di aree che il PRG destina prevalentemente a produzione (sottozona Db). Tra queste sono inseriti anche interventi urbanistici in corso di attuazione, come la ex Manifattura Tabacchi di proprietà Fintecna, e piani attuativi in corso di istruttoria.

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Area industriale Napoli Est	168,82		Aree pubbliche e private

Dotazione infrastrutturale

L'area EST prescelta presenta una forte connotazione di periferia urbana fortemente degradata, contraddistinta da un'elevata frammentarietà ed eterogeneità del tessuto urbano –che vede alternarsi spazi dedicati all'industria, aree per il terziario, zone agricole, nuclei storici e quartieri di recente formazione ad elevata densità edilizia e residenziale– ma, anche, dalla presenza di rilevanti dotazioni di livello sovracomunale, dal centro direzionale ai grandi nodi per la mobilità (stazione centrale e porto), dalla permanenza di manufatti storici che connotavano l'originario paesaggio agrario, dall'elevata disponibilità di spazi liberi o in corso di dismissione, dalla presenza di una fitta rete infrastrutturale (strade – fognature – illuminazione) che, pur costituendo una criticità sul piano dell'impatto ambientale e di invasività sul territorio, ne garantisce un'elevata accessibilità.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

Accessibilità ferroviaria

L'area risulta servita dalla stazione Garibaldi, di interscambio tra le linee ferroviarie nazionali, la linea metropolitana 2 e le linee della Circumvesuviana, dalla stazione Gianturco della linea metropolitana 2, dalle stazioni San Giovanni e Pietrarsa della linea Fs per Salerno e dalle stazioni Gianturco, San Giovanni e Barra della linea metropolitana 4-Circumvesuviana.

Accessibilità stradale

Con riferimento alla viabilità autostradale, l'area risulta servita dal raccordo autostradale A1-A3, attraverso gli svincoli su via Galileo Ferraris e su via Reggia di Portici. Tale raccordo garantisce i collegamenti con la rete autostrade nazionale e, attraverso la strada statale 162, con la Tangenziale e con la strada statale 268 a servizio dell'area vesuviana.

Con riferimento alla viabilità ordinaria, le principali direttrici di accesso all'area sono rappresentate dall'asse di via Marina-via Reggia di Portici, per i veicoli provenienti da ovest, e da corso San Giovanni a Teduccio, via Argine, via delle Repubbliche marinare e il cosiddetto asse interquartiere, per i veicoli provenienti da est e da nord-est.

L'accessibilità all'area dal sistema del trasporto pubblico risulta fortemente influenzata dalla presenza di infrastrutture ferroviarie e stradali in rilevato e a raso, che rappresentano la più forte criticità dell'area presa in esame in quanto costituiscono delle vere e proprie barriere rispetto agli insediamenti attraversati.

L'accessibilità all'area è inoltre inficiata da una tipologia insediativa caratterizzata dalla presenza di lotti recintati di grande dimensione, da una maglia stradale incompleta e irregolare e, infine, dalla configurazione di alcune strade, che risultano di difficile attraversamento, poco sicure e non gradevoli in quanto a percorribilità, non essendo state concepite con caratteristiche di pedonalità.

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	5
Aeroporto Pontecagnano	72
Interporto Nola	29
Interporto Marcianise-Maddaloni	26
Porto di Napoli	2

Porto di Castellammare	52
Porto di Salerno	61

Tipologia imprese localizzate

L'area est nel suo complesso presenta una variegata articolazione produttiva:

- polo delle lavorazioni meccaniche, con circa 150 unità locali e 6.203 addetti;
- polo petrolifero ed energetico, con circa 44 unità locali e 1.333 addetti;
- polo dell'abbigliamento e degli alimentari, con circa 75 unità locali e 1.211 addetti;
- polo delle lavorazioni della carta, legno, plastica e varie, con circa 94 unità locali con 976 addetti;
- polo delle trasformazioni di materiale ferroso, con circa 40 unità locali e 1.183 addetti;
- polo High Tech con circa 3.600 unità lavorative.

Specializzazione settoriale

Concentrazione di addetti nella meccanica pari al 37%, nel legno-cartoplastica pari al 14%.



Delimitazione Area ZES - Aree a vocazione industriale di Napoli Est

Area ZES - Area Bagnoli/Coroglio

Inquadramento urbanistico: L'area ricade nel perimetro della Variante al Prg per la Zona Occidentale approvata con decreto del Presidente della Giunta regionale n. 4741 del 15 aprile 1998 (BURC del 28/4/1998) e per la maggior estensione è ricompresa all'interno del Piano urbanistico attuativo di Coroglio-Bagnoli approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 40 del 16 maggio 2005 e successive varianti. Rispetto alla zonizzazione della Variante Occidentale, riportata nella tavola WII *"Indicazione della zonizzazione"*, l'area di Coroglio-Bagnoli rientra nella zona *nG -insediamenti urbani integrati* disciplinata dall'art. 20 delle norme di attuazione e, per la parte coincidente con il Parco dello Sport, nella zona *nF -Attrezzature e impianti a scala urbana e territoriale*, sottozona *nFa -Parchi*, di cui agli artt. 16 e 17 delle norme di attuazione. L'area ricade inoltre nell'ambito "1 -Coroglio" disciplinato dall'art. 23 delle norme di attuazione della Variante occidentale.

Il Decreto Legge 19 giugno 2015, n. 78 convertito con modificazione dalla Legge 6 agosto 2015, n. 125, ha modificato la disciplina prevista per la bonifica ambientale e la rigenerazione urbana delle aree di rilevante interesse nazionale – comprensorio Bagnoli-Coroglio, di cui all'art. 33 del Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133 convertito con modificazioni dalla Legge 11 novembre 2014, n. 164 (Sblocca Italia) ed ha dichiarato il comprensorio di Bagnoli-Coroglio, area di rilevante interesse nazionale, individuando Invitalia quale soggetto attuatore del Programma di risanamento ambientale e rigenerazione urbana.

Invitalia ha predisposto il programma di rigenerazione urbana e ha effettuato le attività di caratterizzazione del sito.

Accanto alla strategica e prioritaria azione per la bonifica del sito, risulta indispensabile la realizzazione delle infrastrutture di collegamento con l'area metropolitana e la qualità degli insediamenti di riqualificazione urbana, che potranno progressivamente localizzarsi a valle delle azioni primarie della bonifica e della infrastrutturazione.

Il soggetto attuatore, nell'ambito della Cabina di Regia ha avviato un dialogo

con le istituzioni (Regione Campania e Comune di Napoli) per condividere il programma delle infrastrutture indispensabili alla realizzazione del progetto di valorizzazione. Le infrastrutture costituiscono il ponte necessario tra le attività di bonifica e gli interventi di riqualificazione.

L'obiettivo del programma che intercetta le finalità della ZES è quello di realizzare un sistema integrato nel quale ricerca scientifica, applicazione industriale, dimostratori tecnologici e imprese di filiera collaborano operativamente (Smart Communities) per l'identificazione e industrializzazione di soluzioni innovative nel campo dello sviluppo ecosostenibile e della Economia del Mare.

Nell'ambito del progetto complessivo, il Comune di Napoli ha selezionato le aree a destinazione produttiva, condivise anche con Invitalia

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Area Bagnoli/Coroglio	32,57 (Ha)			

Dotazione infrastrutturale

Da realizzare e/o adeguare

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

L'istituzione della ZES a Bagnoli potrà consentire di usufruire delle misure indispensabili di finanziamento per il potenziamento della rete stradale, il consolidamento ed il miglioramento dei servizi ferroviari, per l'integrazione tra reti della mobilità ed altre reti egualmente strategiche (telecomunicazioni, idrica, energetica)

Accessibilità al sito

Accessibilità stradale

Il sito di Bagnoli, ubicato a circa 3 Km dall'uscita Agnano della tangenziale di Napoli, attualmente è privo di collegamenti stradali interni ed in attesa di un Piano di investimenti che ne individui funzioni e connessioni.

Considerando l'ingresso esistente su Via Cocchia, per raggiungere il suddetto svincolo di Agnano è necessario muoversi lungo un percorso che prevede l'intersezione con un passaggio a livello e quattro intersezioni semaforizzate in aree fortemente urbanizzate.

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	17
Aeroporto Pontecagnano	89
Interporto Nola	45
Interporto Marcianise-Maddaloni	39
Porto di Napoli	10
Porto di Castellammare	50
Porto di Salerno	70

Accessibilità ferroviaria

La stazione ferroviaria più vicina è quella di Campi Flegrei (RFI). Il tronchino di collegamento all'area è dismesso.



Delimitazione Area ZES - Area Bagnoli/Coroglio

Area ZES - Consorzio Asi di Napoli - Agglomerato Nola Marigliano

Inquadramento urbanistico:	Il Consorzio ASI di Napoli opera nell'ambito del comprensorio consortile che comprende 67 Comuni della Provincia di Napoli, nei cui territori ha validità il Piano Regolatore dell'Area di Sviluppo Industriale di Napoli, con efficacia di Piano Territoriale di Coordinamento, ai sensi dell'art. 5 della legge 17-8-1942 n. 1150. Il Piano Regolatore Territoriale è stato approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 ottobre 1968. Le NTA sono state modificate e approvare con Decreto del Presidente della Regione Campania n. 1919/1975 – n.2357/1975 – n.295/1982 e n. 16144/1987
-----------------------------------	---

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Agglomerato Nola Marigliano	297 (Ha)	/	272 (Ha)	SI	/

Dotazione infrastrutturale

- Viabilità consortile: si compone di un asse perimetrale collegato alla SS 7 Bis var attraverso due svincoli ed alla Provinciale per Polvica e da una viabilità di penetrazione interna ad uso esclusivo delle aziende insediate;

- Fognatura Bianca: Il sistema fognario è a servizio di raccolta e convogliamento delle acque meteoriche di dilavamento piazzali e stradali. Lo scarico avviene nel corpo idrico superficiale “Canale Boscofangone” tributario dei Regi Lagni, in tre punti di scarico;

- Fognatura nera: Il sistema fognario è a servizio di raccolta e convogliamento delle acque reflue prodotte dall'intero agglomerato di natura civile ed industriale. Il punto di scarico delle acque reflue avviene nell'impianto di sollevamento regionale e da qui le acque sono convogliate all'impianto di depurazione di Nola;

Completa il sistema di smaltimento delle acque superficiali un canale di gronda dello sviluppo di circa 4.000 m, che perimetra a monte l'area industriale dell'agglomerato, realizzato dal Consorzio a metà degli anni '90 per la raccolta delle acque meteoriche di dilavamento superficiali provenienti

dai rilievi circostanti (dorsale dei monti di Avella) nonché le acque di falda alimentate dagli stessi rilievi;

- Acquedotto consortile acque potabili: L'alimentazione dell'intero agglomerato avviene tramite un unico punto di derivazione dall'acquedotto regionale In località Pezzalonga (a circa 1.300 ml dall'area ASI);
- Rete antincendio: – copre solo parzialmente l'agglomerato (non in esercizio);
- Impianto di pubblica illuminazione: impianto di pubblica illuminazione costituito da n. 335 pali in vetroresina con corpi illuminanti da 150 W più una torre faro di 25,0 m di altezza con 8 proiettori da 400 W;
- Centrale fotovoltaica: costituita da n. 1 Unità Modulare Fotovoltaica della potenza nominale di 86,4 kWp comprendente 1200 moduli di silicio policristallino raggruppati in 75 stringhe di 16 moduli ciascuna del tipo ad accumulo a servizio di 68 pali (non in esercizio).

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

Accessibilità stradale

Raggiungibile dalla A30, raccordo SS. 7 bis Variante svincolo di Marigliano-Boscofangone.

L'Agglomerato è ubicato a circa 1 Km dal nodo di Nola posto all'incrocio delle autostrade A30 ed A16 ed è terminale della viabilità primaria, costituita dalla SS7bis dir (cd Nola - Villa Literno) e dalla SS162 dir (Napoli – Pomigliano – Acerra – Nola).

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	27
Aeroporto Pontecagnano	66
Interporto Nola	1
Interporto Marcianise-Maddaloni	30
Porto di Napoli	31
Porto di Castellammare	59
Porto di Salerno	54

Accessibilità ferroviaria

La stazione ferroviaria più vicina è quella di Nola Interporto interna all'interporto di Nola.

Imprese insediate

IN ESERCIZIO		IN COSTRUZIONE/PROGRAMMA		INATTIVE	
AZIENDE (N.)	AREA (HA)	AZIENDE (N.)	AREA (HA)	AZIENDE (N.)	AREA (HA)
68	138,15	9	9,38	2	0,89

Specializzazione settoriale

AREA PRODUTTIVA NOLA- MARIGLIANO	SETTORE MERCEOLOGICO															
	M E T A L M E C C A N I C O	E L E T T R I C O E L E T T R O N I C O	A L I M E N T A R E	E D I L E	C H I M I C O	T E S S I L E	R I C I C L A G G I O	G O M M A E P L A S T I C A	L E G N O E M O B I L I	C A R T A R I O	C A L Z A T U R I E R O	N A U T I C O	C E R A M I C O	A E R O N A U T I C O	V E T R O	Z O O T E C N I C O
NUMERO AZIENDE	17	2	11	3	6	25	0	3	5	3	1	1	0	1	1	0
INCIDENZA % SULL'AGGLO MERATO	21, 5	2,5 3	13 ,9 2	3,8 0	7,5 9	31, 65	0	3,8	6,33	3,80	1,2 7	1,2 7	0	1,27	1,2 7	0



Delimitazione Area ZES Consorzio Asi di Napoli – Agglomerato Nola Marigliano

Area ZES - Consorzio Asi di Napoli - Agglomerato Pomigliano d'Arco

Inquadramento urbanistico:	Il Consorzio ASI di Napoli opera nell'ambito del comprensorio consortile che comprende 67 Comuni della Provincia di Napoli, nei cui territori ha validità il Piano Regolatore dell'Area di Sviluppo Industriale di Napoli, con efficacia di Piano Territoriale di Coordinamento, ai sensi dell'art. 5 della legge 17-8-1942 n. 1150. Il Piano Regolatore Territoriale è stato approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 ottobre 1968. Le NTA sono state modificate e approvare con Decreto del Presidente della Regione Campania n. 1919/1975 – n.2357/1975 – n.295/1982 e n. 16144/1987
-----------------------------------	---

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Agglomerato Pomigliano	308,75 (Ha)	103,44 (Ha)	205,31 (Ha)	/	-

Dotazione infrastrutturale

- Viabilità: Rampa Castello di Cisterna - collegamento del Comune di Castello di Cisterna con la SS 162. Comprende un sistema di rampe monodirezionale oggetto di recente di un intervento di completa ristrutturazione. Bretella Pomigliano d'Arco - funzionale all'agglomerato che collega lo stabilimento FIAT il comune di Pomigliano d'Arco l'asse mediano il Comune di Castello di Cisterna attraverso lo svincolo denominato "Pendolo". Essa è costituita da una strada a doppia carreggiata a due corsie per senso di marcia
- Fognatura Bianca: L'unica fognatura esistente a servizio di una parte dell'agglomerato è la fognatura bianca denominata "Collettore C" che raccoglie e convoglia le acque bianche ed una parte delle acque reflue depurate di alcune aziende con recapito finale nel corpo idrico superficiale "Lagno Campagna"
- Rete di distribuzione acque potabili – L'impianto di distribuzione acque potabili è costituito esclusivamente dall'allacciamento di n. 4 utenze industriali.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche**Accessibilità stradale**

Raggiungibile dalla A30, raccordo SS. 7 direzione Pomigliano D'Arco oppure dalla A16 uscita Pomigliano D'Arco nei pressi dello svincolo dedicato posto sulla strada SS162 dir.

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	17
Aeroporto Pontecagnano	72
Interporto Nola	15
Interporto Marcianise-Maddaloni	20
Porto di Napoli	20
Porto di Castellammare	45
Porto di Salerno	61

Accessibilità ferroviaria

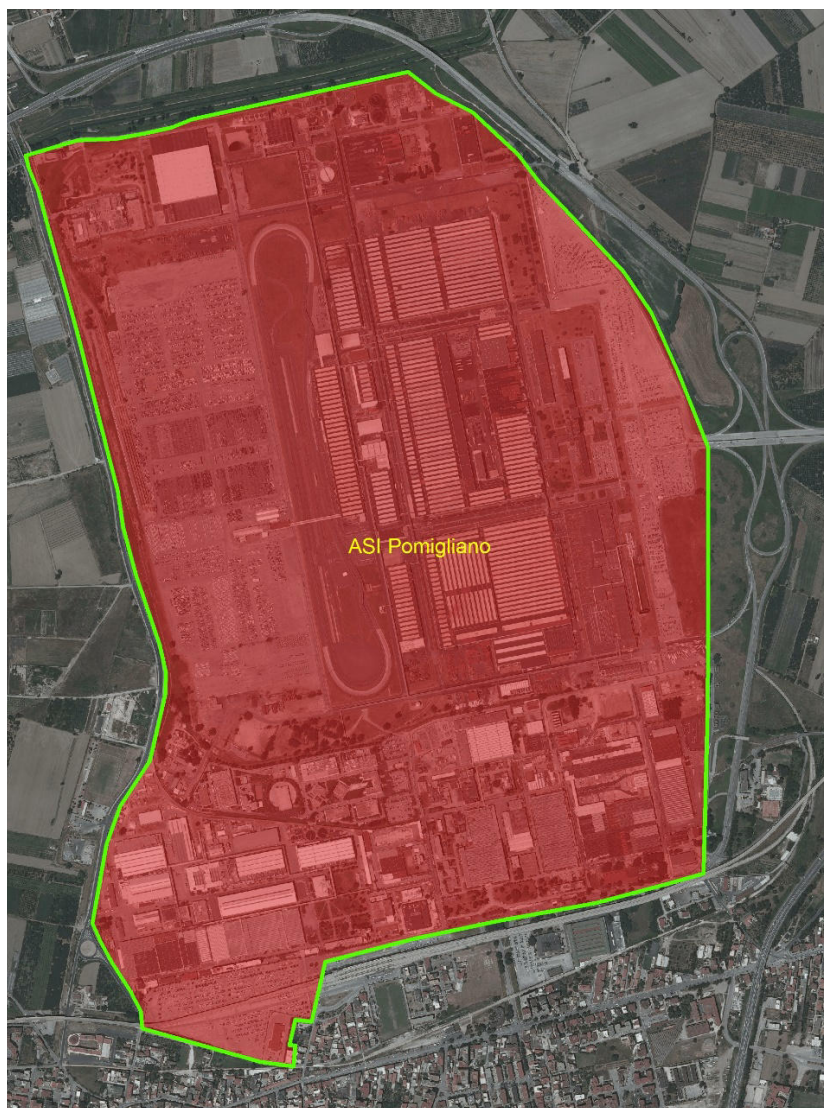
Raccordo ferroviario attraverso un tronchino realizzato dal Consorzio a servizio dell'agglomerato per collegamento alla linea ferroviaria Napoli-Roma con nodo di interscambio in Acerra.

Imprese insediate

IN ESERCIZIO		IN COSTRUZIONE/PROGRAMMA		INATTIVE	
AZIENDE (N.)	AREA (HA)	AZIENDE (N.)	AREA (HA)	AZIENDE (N.)	AREA (HA)
40	3.036.357	/	/	/	/

Specializzazione settoriale

AREA PRODUTTIVA POMIGLIANO D'ARCO	SETTORE MERCEOLOGICO															
	M ET AL M EC CA NI C O	EL ET TR IC O ED EL ET TR O NI C O	A LI M E N T A R E	E D I L E	C H I M I C O	T E S I L E	R I C I C L A G G I O	G O M M A E P L A S T I C A	L E G N O E M O B I L I	C A R T A R I O	C A L Z A T U R I E R O	N A U T I C O	C E R A M I C O	A E R O N A U T I C O	V E T R O	Z O O T E C N I C O
NUMERO AZIENDE	27	1	0	2	1	1	2	1	1	0	2	0	0	2	0	0
INCIDENZA % SULL'AGGLOMER ATO	67,5 0	2,50	0,00	5,0 0	2,5 0	2,5 0	5,00	2,5 0	2,5 0	0,0 0	5,0 0	0,0 0	0,0 0	5,0 0	0,0 0	0,0 0



Delimitazione Area ZES Consorzio Asi di Napoli- Agglomerato Pomigliano d'Arco

Area ZES - Consorzio Asi di Napoli - Agglomerato Acerra

Inquadramento urbanistico:

Il Consorzio ASI di Napoli opera nell'ambito del comprensorio consortile che comprende 67 Comuni della Provincia di Napoli, nei cui territori ha validità il Piano Regolatore dell'Area di Sviluppo Industriale di Napoli, con efficacia di Piano Territoriale di Coordinamento, ai sensi dell'art. 5 della legge 17-8-1942 n. 1150. Il Piano Regolatore Territoriale è stato approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 ottobre 1968. Le NTA sono state modificate e approvare con Decreto del Presidente della Regione Campania n.

1919/1975 – n.2357/1975 – n.295/1982 e n. 16144/1987

In data 26/01/2018, il Consorzio ASI di Napoli ha verificato, con il supporto degli uffici della D.G. Sviluppo Economico la perimetrazione e la superficie dell'area con la seguente estensione:

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere già urbanizzate	Consistenza Aree assegnate	Consistenza Aree libere da urbanizzate	Natura giuridica delle aree
ASI NA - Agglomerato Acerra	298 (Ha)	3,5 (Ha)	246 (Ha)	67 (Ha)	Sup. Consorzio ASI

Dotazione infrastrutturale

- Viabilità consortile: composta da una viabilità di lottizzazione e/o penetrazione collegate con le Provinciali Gaudello e Pantano e SS 7 bis Var, non a servizio esclusivo dell'agglomerato
- Fognatura Bianca: a servizio dell'intero agglomerato per la raccolta e il convogliamento delle acque meteoriche di dilavamento delle superfici impermeabili di tutto l'agglomerato.
- Fognatura nera: a servizio di raccolta delle acque reflue prodotte dall'intero agglomerato di natura civile ed industriale
- Rete di distribuzione acque potabili – antincendio e collegamento dell'acquedotto regionale: l'alimentazione dell'agglomerato avviene tramite due distinte reti:
 - una a servizio del solo complesso industriale della ex Montefibre;
 - una a servizio di tutto il resto dell'agglomerato

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

Accessibilità al sito

Raggiungibile dalla A1, raccordo ss. 7 bis variante svincolo Acerra - Montefibre

Accessibilità stradale

A circa 2 Km dal sito industriale di Acerra, svincolo di collegamento al c.d. "Asse di supporto" Pomigliano – Villa Literno e, dopo altri 3 km verso ovest, svincolo di collegamento all'autostrada A1 verso Napoli (direzione sud) e verso Roma (direzione nord).

Per Salerno e sud Italia, utilizzando l'"Asse di supporto" verso est, immissione in autostrada A30

Caserta-Salerno allo svincolo di Nola.

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	19
Aeroporto Pontecagnano	79
Interporto Nola	14
Interporto Marcianise-Maddaloni	15
Porto di Napoli	25
Porto di Castellammare	51
Porto di Salerno	66

Accessibilità ferroviaria

La stazione ferroviaria funzionalmente più vicina è quella dell'interporto di Maddaloni – Marcianise, raggiungibile attraverso la rete stradale. Dista circa km 22 dalla Stazione FS Napoli, 4 km dalla Stazione ferroviaria Acerra e 8 km dalla Stazione ferroviaria Cancellò Scalo.

Imprese insediate

IN ESERCIZIO		IN COSTRUZIONE/PROGRAMMA		INATTIVE	
AZIENDE (N.)	AREA (HA)	AZIENDE (N.)	AREA (HA)	AZIENDE (N.)	AREA (HA)
58	141	11	8,35	16	34,75

Specializzazione settoriale

settore metalmeccanico – elettronico e chimico



Delimitazione ASI di Napoli – Agglomerato Acerra

Area ZES - Consorzio Asi di Napoli - Agglomerato Caivano**Inquadramento****urbanistico:**

Il Consorzio ASI di Napoli opera nell'ambito del comprensorio consortile che comprende 67 Comuni della Provincia di Napoli, nei cui territori ha validità il Piano Regolatore dell'Area di Sviluppo Industriale di Napoli, con efficacia di Piano Territoriale di Coordinamento, ai sensi dell'art. 5 della legge 17-8-1942 n. 1150, approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14.10.1968

Con decreto presidenziale n. 1 del 25 giugno 2015 si è preso atto dell'approvazione della variante di piano per l'effetto dei pareri di conformità agli indirizzi regionali della programmazione socio-economica e territoriale resi dalla Giunta Regionale della Campania in ordine alla conformità della Variante del P.R.T. del Consorzio ASI di Napoli, agglomerato industriale di Caivano. Il decreto è stato pubblicato sul BURC della Regione Campania n. 44 del 13 luglio 2015

In data 26.01.2018, il Consorzio ASI di Napoli ha verificato, con il supporto degli uffici della D.G. Sviluppo Economico la perimetrazione e la superficie dell'area con la seguente estensione:

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere urbanizzata	Consistenza Aree da espropriare	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
ASI NA - Agglomerato Caivano	291,17 (Ha)	2,04(Ha)	2,8	/	Sup. Consorzio ASI

Dotazione infrastrutturale

- Viabilità consortile: (circa 14.000 ml) A servizio esclusivamente dell'intero agglomerato per il traffico veicolare e dei mezzi pesanti diretti alle aziende insediate. La viabilità dell'agglomerato è composta in parte da strade a quattro corsie con spartitraffico centrale ed in parte da strade a due corsie. La viabilità risulta collegata all'Asse Mediano, alla SS 87 per Caserta;

- Fognatura Bianca: (circa 14.000 ml) A servizio dell'intero agglomerato per la raccolta e il convogliamento delle acque reflue di natura Civile Industriale e meteoriche di dilavamento delle

superfici impermeabili di tutto l'agglomerato e delle strade. Il recapito finale è nel corpo idrico superficiale Regio Lagni con un unico punto di scarico

- Fognatura nera: (circa 13.500 ml) A servizio di raccolta delle acque reflue prodotte dall'intero agglomerato di natura civile ed industriale. Non entrata mai in esercizio in quanto mancante dell'impianto di sollevamento e del tratto finale di collegamento di questo all'impianto di depurazione di Napoli Nord, opere ultimate lo scorso agosto 2017.

- Rete di distribuzione acque potabili – antincendio – e collegamento dell'acquedotto regionale : (circa 10.000 ml) L'alimentazione degli agglomerati avviene con un'unica rete a servizio anche antincendio. La rete di distribuzione è costituita da tronchi di tubazione, che interessano quasi tutta la viabilità, in parte magliata. L'alimentazione è effettuata in pressione con derivazione dalla rete acquedottistica Regionale, con opera di presa in prossimità dei RR.LL.. Da questa si deriva una condotta in acciaio del diametro di 300 mm che penetra nell'agglomerato all'altezza dello svincolo viario sulla S.S. n. 87 "Sannitica" Napoli-Caserta.

- Impianto di pubblica illuminazione: l'impianto è costituito da n. 500 pali con corpi illuminanti da 150W.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

Accessibilità stradale

La viabilità consortile presente all'interno dell'agglomerato industriale risulta collegata all'Asse di Supporto, alla SS 87 per Caserta ed alla viabilità del Comune di Caivano – Frazione di Pascarola.

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	19
Aeroporto Pontecagnano	87
Interporto Nola	23
Interporto Marcianise-Maddaloni	7
Porto di Napoli	25
Porto di Castellammare	46
Porto di Salerno	70

Accessibilità ferroviaria

La stazione ferroviaria funzionalmente più vicina è quella dell'interporto di Maddaloni – Marcanise, raggiungibile attraverso la rete stradale. Dista circa km 22 dalla Stazione FS Napoli, 4 km dalla Stazione ferroviaria Acerra e 8 km dalla Stazione ferroviaria Cannello Scalo .

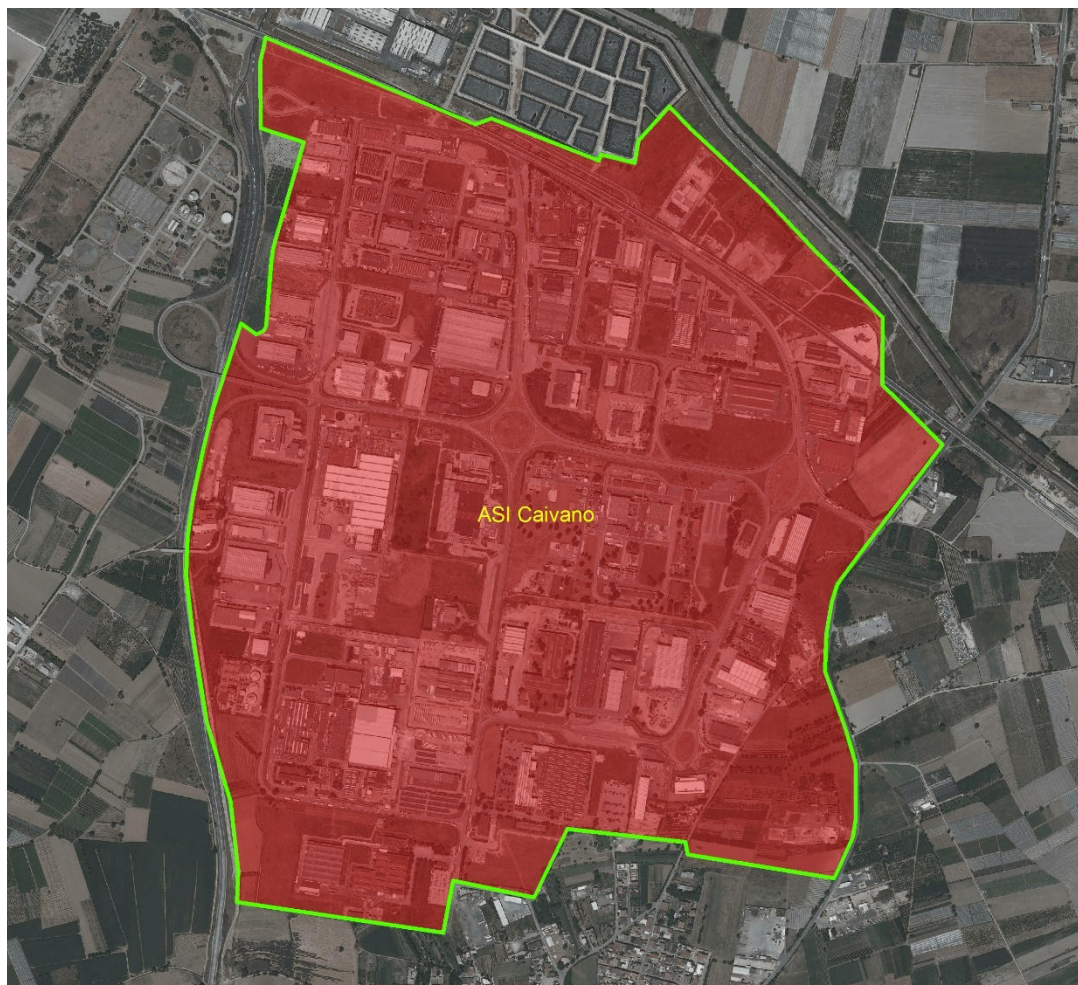
Imprese insediate

IN ESERCIZIO		IN COSTRUZIONE/PROGRAMMA		INATTIVE	
AZIENDE (N.)	AREA (HA)	AZIENDE (N.)	AREA (HA)	AZIENDE (N.)	AREA (HA)
77	177,56	19	26,74	10	15,49

Specializzazione settoriale

Polo chimico e metalmeccanico – presenza di medie grandi imprese settore alimentare

AREA PRODUTTIVA CAIVANO	SETTORE MERCEOLOGICO															
	M E T A L M E C C A N I C O	E L E T T R I C O E L E T T R O N I C O	A L I M E N T A R E	E D I L E	C H I M I C O	T E S I L E	R I C I C L A G G I O	G O M M A E P L A S T I C A	L E G N O E M O B I L I	C A R T A R I O	C A L Z A T U R I E R O	N A U T I C O	C E R A M I C O	A E R O N A U T I C O	V E T R O	Z O O T E C N I C O
NUMERO AZIENDE	26	10	21	6	9	5	11	2	6	2	4	0	0	0	1	3
INCIDENZA % SULL'AGGLOMERATO	24,53	9,43	19,81	5,66	8,49	4,72	10,38	1,89	5,66	1,89	3,77	0,00	0,00	0,00	0,94	2,83



Delimitazione Area ZES Consorzio Asi di Napoli - Agglomerato Caivano

Area ZES - Consorzio Asi di Napoli - Agglomerato Arzano/Casoria/Frattamaggiore

Inquadramento urbanistico:	Il Consorzio ASI di Napoli opera nell'ambito del comprensorio consortile che comprende 67 Comuni della Provincia di Napoli, nei cui territori ha validità il Piano Regolatore dell'Area di Sviluppo Industriale di Napoli, con efficacia di Piano Territoriale di Coordinamento, ai sensi dell'art. 5 della legge 17-8-1942 n. 1150. Il Piano Regolatore Territoriale è stato approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 ottobre 1968. Le NTA sono state modificate e approvare con Decreto del Presidente della Regione Campania n. 1919/1975 – n.2357/1975 – n.295/1982 e n. 16144/1987. Con Delibera n. 213 del 14/07/1992 il Comitato Direttivo ha adottato una variante al citato PRT modificando, per l'agglomerato Arzano – Casoria - Frattamaggiore, la destinazione di una porzione d'area classificata “verde agricolo di rispetto” a “unità di localizzazione industriale” – Variante approvata con DGRC n. 752/AC del 02/05/1995.
-----------------------------------	---

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Agglomerato Casoria / Arzano / Frattamaggiore	162,19 (Ha)	25,05 (Ha)	135,27 (Ha)	/	/

Dotazione infrastrutturale

L'agglomerato è in esercizio ed è dotato di tutte le reti infrastrutturali primarie (rete stradale, fognaria, idrica e di pubblica illuminazione).

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

Asse mediano “Pomigliano-Lago Patria” + raccordo autostradale per A1, A16, A3, A30.

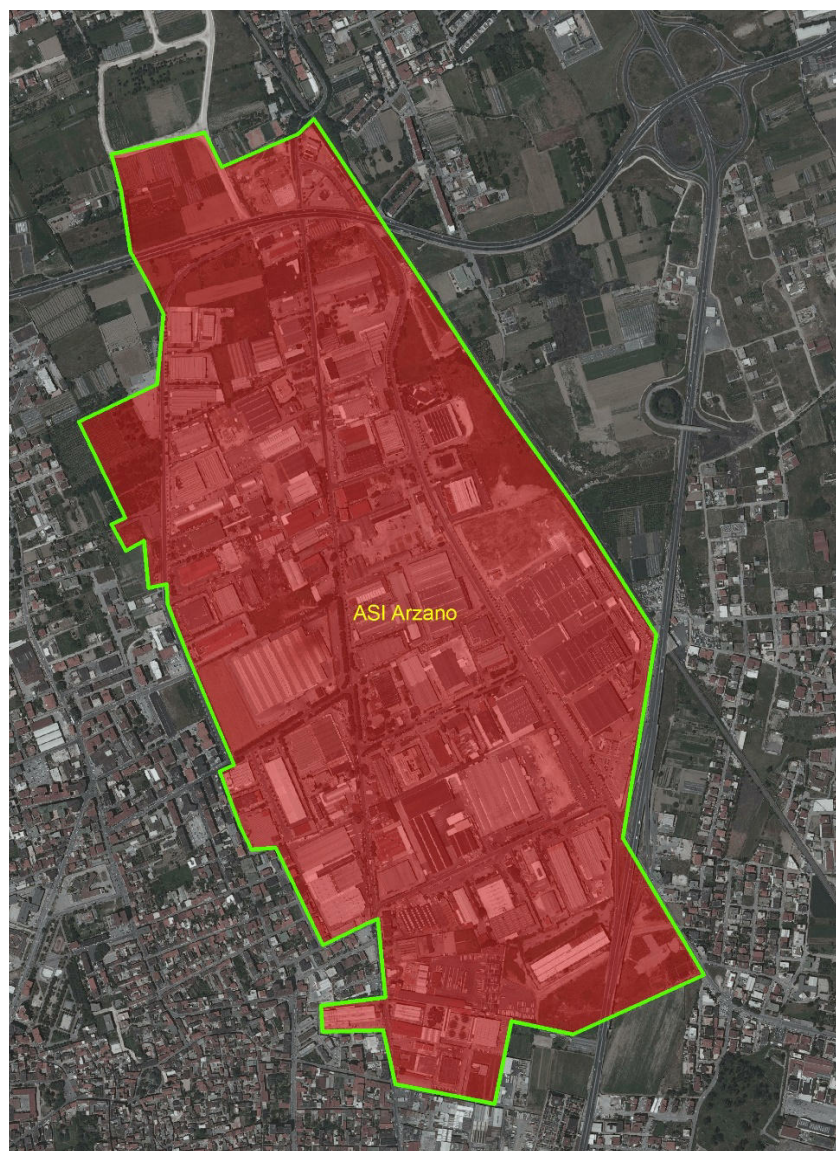
Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	8
Aeroporto Pontecagnano	88
Interporto Nola	8
Interporto Marcianise-Maddaloni	20
Porto di Napoli	26
Porto di Castellammare	46
Porto di Salerno	67

Imprese insediate

IN ESERCIZIO		IN COSTRUZIONE/PROGRAMMA		INATTIVE	
AZIENDE (N.)	AREA (HA)	AZIENDE (N.)	AREA (MQ HA)	AZIENDE (N.)	AREA (HA)
72	79,43	11	30,80	6	7,62

Specializzazione settoriale

Presenza grandi e medie imprese settore metalmeccanico, elettronica e packaging – Polo calzaturiero composto da PMI



Delimitazione Area ZES Consorzio Asi di Napoli - Agglomerato Arzano/Casoria/Frattamaggiore

Area ZES - Consorzio Asi di Napoli - Agglomerato Foce del Sarno

Inquadramento urbanistico:	Il Consorzio ASI di Napoli opera nell'ambito del comprensorio consortile che comprende 67 Comuni della Provincia di Napoli, nei cui territori ha validità il Piano Regolatore dell'Area di Sviluppo Industriale di Napoli, con efficacia di Piano Territoriale di Coordinamento, ai sensi dell'art. 5 della legge 17-8-1942 n. 1150. Il Piano Regolatore Territoriale è stato approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 ottobre 1968. Le NTA sono state modificate e approvare con Decreto del Presidente della Regione Campania n. 1919/1975 – n.2357/1975 – n.295/1982 e n. 16144/1987
-----------------------------------	---

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Agglomerato Foce del Sarno	206,14 (Ha)	114,41 (Ha)	91,73 (Ha)		

Dotazione infrastrutturale

Nell'agglomerato di Foce Sarno il Consorzio non ha realizzato le infrastrutture salvo quelle per le quali è in corso di trasferimento al Comune, dell'area ex Tubificio Dalmine ILVA rientrante nell'ambito dell'Accordo di Programma per la Reindustrializzazione, il Riassetto Territoriale e lo sviluppo economico dell'area Torrese Stabiese in agglomerato Foce Sarno.

La dotazione infrastrutturale comprende:

- Fognatura bianca e nera;
- Rete idrica;
- Impianto di illuminazione;
- Impianto di depurazione.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

Accessibilità stradale

Raggiungibile dalla A3, uscita Torre Annunziata sud oppure uscita Castellammare di Stabia – Zona industriale a circa 1 Km dal sito industriale, percorrendo Via Ripuaria.

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	29
Aeroporto Pontecagnano	51
Interporto Nola	48
Interporto Marcianise-Maddaloni	47
Porto di Napoli	27
Porto di Castellammare	5
Porto di Salerno	32

Accessibilità ferroviaria

La stazione ferroviaria funzionalmente più vicina risulta essere quella di Castellammare, raggiungibile attraverso la rete stradale. Tuttavia, si sottolinea la vicinanza della linea ferroviaria Torre Annunziata – Castellammare al sito produttivo.

Imprese insediate

IN ESERCIZIO		IN COSTRUZIONE/PROGRAMMA		INATTIVE	
AZIENDE (N.)	AREA (HA)	AZIENDE (N.)	AREA (HA)	AZIENDE (N.)	AREA (HA)
48	59,6	8	2,9	14	61,5

Specializzazione settoriale

Cantieristica navale.



Delimitazione Area ZES Consorzio ASI di Napoli - Agglomerato Foce Sarno

Area ZES - Consorzio Asi di Caserta - Agglomerato Marcianise/S. Marco**Inquadramento
urbanistico:**

L'agglomerato è ubicato a ridosso della conurbazione casertana ed è servito dallo svincolo autostradale della A1 - Milano - Napoli - Uscita di Caserta Sud - La portualità di riferimento è sicuramente il porto commerciale di Napoli. La più estesa area industriale del Mezzogiorno con storica vocazione all'insediamento di imprese di medio-grandi dimensioni cui nel tempo si è aggiunto il graduale sviluppo del settore della logistica, con particolare riferimento ai trasporti L'agglomerato è immediatamente a ridosso dell'interporto di Marcianise. A circa 4 km è presente l'Agglomerato "Aversa Nord" nel quale sono insediate le principali piattaforme di logistica.

L'intera area è perimetrata tra i territori dei Comuni di Marcianise e S. Marco con le seguenti estensioni:

7. Marcianise, per 370 Ha;
8. S. Marco, per 180 Ha.

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Agglomerato Marcianise/S. Marco	550 (Ha)	46 (Ha)	337 (Ha)		Superficie libera da espropriare

Dotazione infrastrutturale

- Rete Viaria
- Rete Fognaria
- Rete Idrica Potabile
- Pubblica Illuminazione
- Rete Elettrica
- Rete banda larga

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche**Accessibilità stradale**

A circa 4 Km dal sito industriale di Marcianise sud, si trova lo svincolo Caserta sud dell'autostrada A1 che permette i collegamenti con Napoli (direzione sud) e Roma (direzione nord).

Per Salerno e sud Italia, dall'ingresso Caserta sud, dopo circa 2 Km, si utilizza l'autostrada A30 Caserta-Salerno.

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	21
Aeroporto Pontecagnano	87
Interporto Nola	24
Interporto Marcianise-Maddaloni	7
Porto di Napoli	26
Porto di Castellammare	52
Porto di Salerno	70

Accessibilità ferroviaria

La stazione ferroviaria funzionalmente più vicina risulta essere quella dell'interporto di Maddaloni – Marcianise, raggiungibile attraverso la rete stradale.

Tipologia imprese localizzate

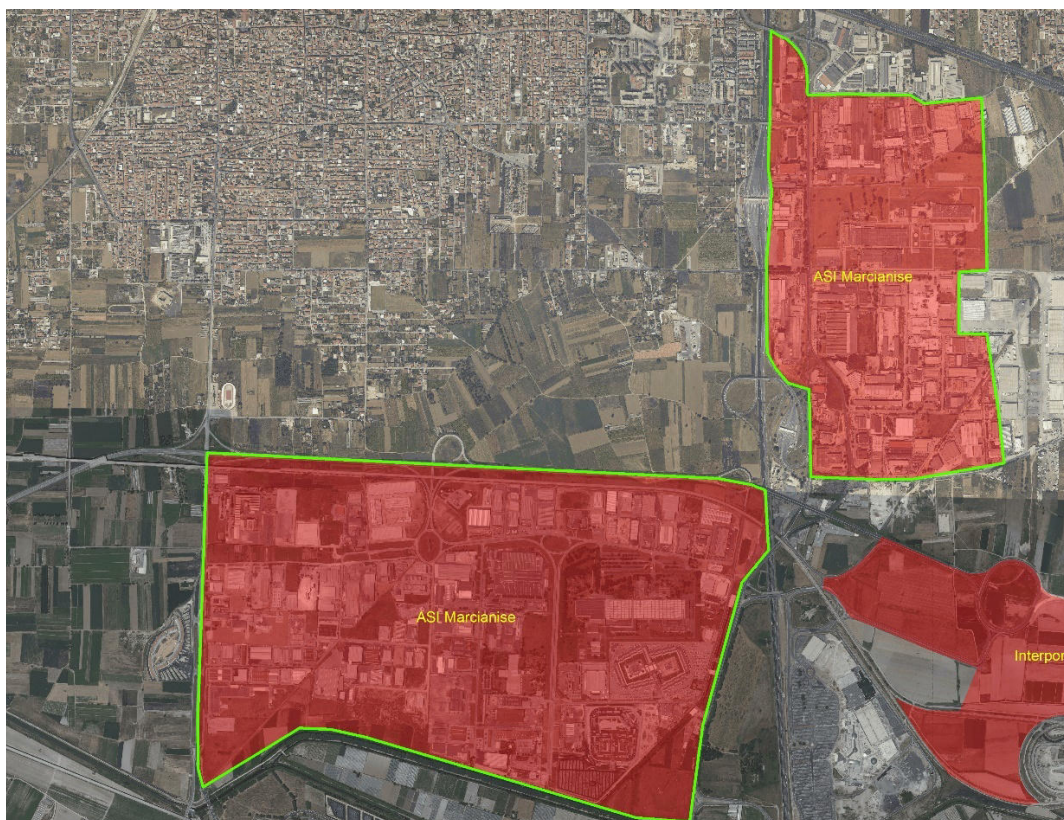
Industria pesante (carpenteria metallica), agro-alimentare, elettronica, tecnologia avanzata.

Presenza di marchi di grande pregio nazionale ed internazionale

Aziende censite nell'area n. 613

Specializzazione settoriale

Settore metalmeccanico – elettronico e chimico - agro-alimentare



Delimitazione Area ZES Consorzio Asi di Caserta - Agglomerato Marcianise/S. Marco

Area ZES - Consorzio Asi di Caserta - Agglomerato Aversa Nord**Inquadramento****urbanistico:**

L'agglomerato è ubicato a ridosso della conurbazione casertana ed è servito dagli Svincoli della Superstrada Nola-Villa Literno e ex S.S. 265, che la collegano alla A1 - Milano - Napoli - Uscita di Caserta Sud – Individuata per la ZES, l'area industriale di Teverola, Carinaro, Gricignano di Aversa, al netto delle aree dell'Agglomerato destinate a centro commerciale. La portualità di riferimento è sicuramente il porto commerciale di Napoli. L'agglomerato è situato a 4 km dall'Agglomerato "Marcianise" ed è prossimo all'interporto di Maddaloni-Marcianise e allo scalo merci. Alla tradizionale vocazione industriale, soprattutto nel settore manifatturiero tessile-calzaturiero, si è venuta associando nel tempo quella dei servizi. All'interno dell'Agglomerato sono presenti numerose aziende della logistica, a costituire un importante polo logistico con la presenza di varie piattaforme di marchi nazionali e internazionali.

I parametri Urbanistici vigenti sono i seguenti:

Rapporto di Copertura 50%;

Distanza dalle strade 20 mt.;

Distanza dai confini 10 mt.;

Altezza max 15 mt.;

Area Parcheggio 25mq./addetto.

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
ASI CE - Agglomerato AVERSA NORD	294 (Ha)	/	/	/	/

Dotazione infrastrutturale

- Rete Viaria
- Rete Fognaria
- Pubblica Illuminazione
- Rete Elettrica

- Rete Banda larga

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

Superstrada Nola-Villa Literno e ex S.S. 265 > A1 - Milano - Napoli - Uscita di Caserta Sud.

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	25
Aeroporto Pontecagnano	89
Interporto Nola	27
Interporto Marcianise-Maddaloni	4
Porto di Napoli	32
Porto di Castellammare	54
Porto di Salerno	76

Tipologia imprese localizzate

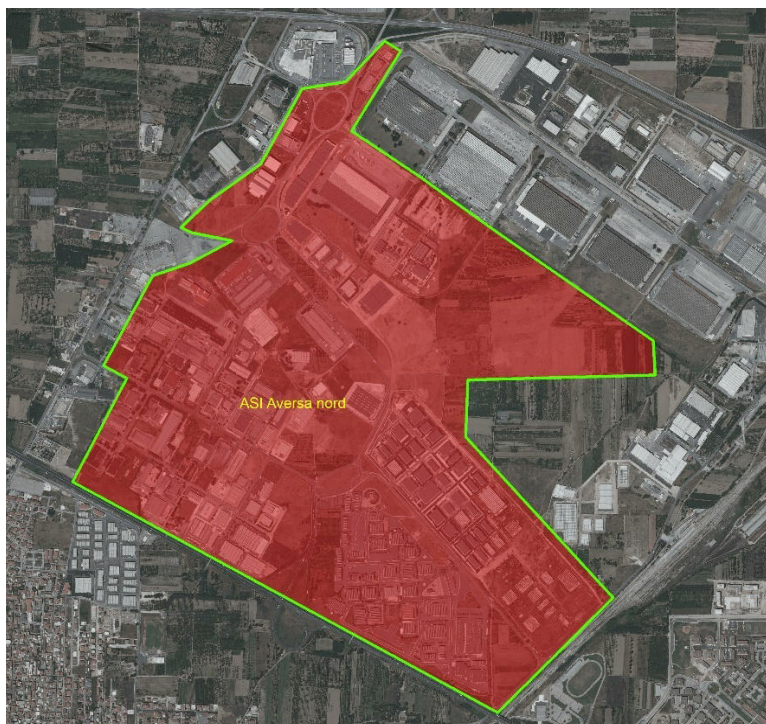
Agglomerato Aversa Nord:

n. 460 aziende localizzate

Settori: tessile-calzaturiero, metalmeccanico, elettronico, imballaggi, chimico, edile, agro-alimentare, piattaforme logistiche

Specializzazione settoriale

Calzaturiero, tessile-calzaturiero, metalmeccanico, elettronico, imballaggi, agro-alimentare, logistica



Delimitazione Area ZES Consorzio Asi di Caserta - Agglomerato Aversa Nord

Area ZES - Consorzio Asi di Salerno - Agglomerato Salerno

Inquadramento urbanistico:	Strumento urbanistico vigente: Piano Regolatore Consortile adottato con D.G.P. n. 31 del 06/02/2012, approvato con D.C.P. n. 15 del 30/03/2012. Nell'ambito dell'Agglomerato, sono state proposte soltanto le aree a destinazione Industriale e logistica di servizio alle imprese (zona D), ossia al netto dell'area D4 (piccola industria, artigianale, commerciale e terziario). A seguito della recente variante alle Norme Tecniche di Attuazione (G.U. N.88 del 27.07.2017) è consentita l'attività di logistica a supporto dell'industria anche in zona D. Area a ridosso del tessuto urbano.
-----------------------------------	--

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza a Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
ASI SA - Agglomerato Salerno	356 (Ha)	25 (Ha)	200 (Ha)	/	I lotti ricadenti nelle zone produttive sono di proprietà privata, con facoltà del Consorzio ASI di attivare procedure di esproprio

Dotazione infrastrutturale

Zona industriale dotata infrastrutturazione primaria.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche**Accessibilità stradale**

A circa 4 Km dal sito industriale di Fuorni, attraverso la tangenziale di Salerno, c'è lo svincolo di Pontecagnano dell'autostrada A3 (Autostrada del Mediterraneo) che permette i collegamenti con Napoli (direzione nord) e Reggio Calabria (direzione sud).

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	55
Aeroporto Pontecagnano	11
Interporto Nola	62
Interporto Marcianise-Maddaloni	88
Porto di Napoli	65
Porto di Castellammare	51
Porto di Salerno	10

Accessibilità ferroviaria

La stazione ferroviaria funzionalmente più vicina risulta essere quella di Salerno a 8 km, raggiungibile solo attraverso la rete stradale.

Tipologia imprese localizzate

Lotti complessivi: n. 237

La dimensione media dei lotti è di circa 60.000 mq in zona D

Imprese attive: n. 160 (vi sono inoltre insediamenti in corso di realizzazione e altri da verificare)

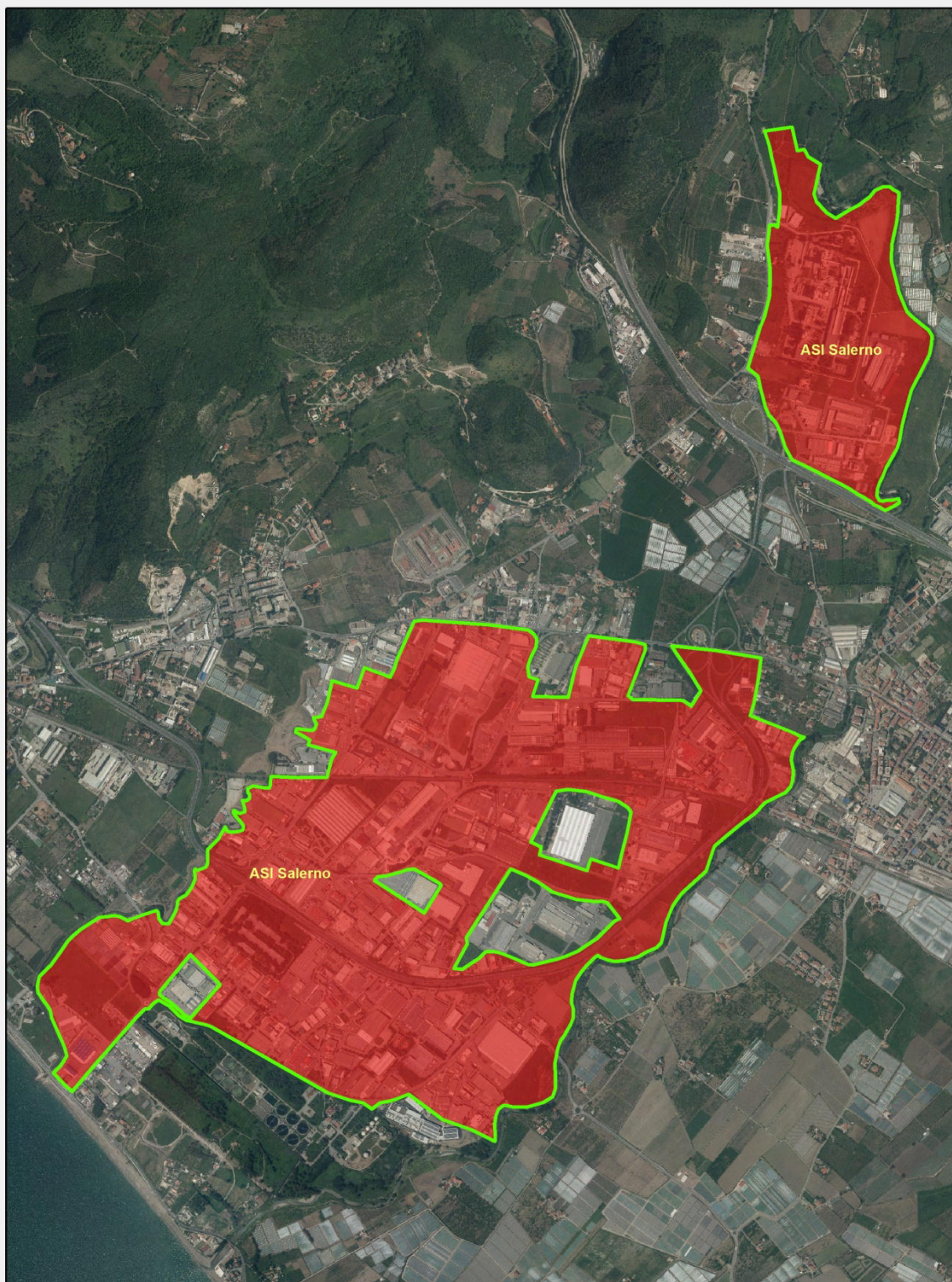
Alta frammentazione con presenza prevalente di PMI

Specializzazione settoriale

Settore	n° imprese
Meccanica	8
Logistica	7
Alimentare	6
Cartario	6
Chimico/plastico	5
Carpenteria	3

Presenza di aziende operanti nella produzione di ceramica, legno, fonderia.

Di particolare rilevanza è la presenza di grandi lotti dismessi, a seguito della chiusura delle principali aziende operanti tra gli anni '60 e '90 (Pennitalia, Ideal Standard, SNIA), ubicati nella zona nord dell'agglomerato, in una posizione ottimale per eventuale riconversione in funzione logistica in quanto collocate a ridosso dell'autostrada SA-RC.



Delimitazione Area ZES - Consorzio Asi di Salerno - Agglomerato Salerno

Area ZES - Consorzio Asi di Salerno - Agglomerato Battipaglia

Inquadramento urbanistico:	Piano Regolatore Consortile adottato con D.G.P. n. 31 del 06/02/2012. Approvato con D.C.P. n. 15 del 30/03/2012. Nell'ambito dell'Agglomerato, sono state proposte soltanto le aree a destinazione Industriale e logistica di servizio alle imprese (zona D), ossia al netto dell'area D4 (piccola industria, artigianale, commerciale e terziario). A seguito della recente variante alle Norme Tecniche di Attuazione (G.U. N.88 del 27.07.2017) è consentita l'attività di logistica a supporto dell'industria anche in zona D. La Sentenza C.S. N. 4633-2017 ha confermato le competenze urbanistiche del Consorzio ASI nell'Agglomerato di Battipaglia. Disponibilità a medio e lungo termine: 235.500 mq provenienti in parte dall'ex area del patto Sele – Piacentino in parte dall'area variante di riequilibrio. Dati e informazioni su esproprio: Il Consorzio ASI Salerno può effettuare procedure espropriative per l'assegnazione dei lotti in virtù della L.R.n.19/2013
-----------------------------------	--

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza a Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
ASI SA - Agglomerato Battipaglia	340 (Ha)	22,70 (Ha)	155 (Ha)	/	Ad eccezione di un lotto di 5.235 mq già di proprietà ASI, i lotti ricadenti nelle zone produttive sono di proprietà privata, con facoltà del Consorzio ASI di attivare procedure di esproprio.

Dotazione infrastrutturale

Zona industriale già esistente con infrastrutturazioni primaria esistente.

L'impianto di depurazione dei reflui industriali è di diretta competenza dell'ASI.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche**Accessibilità stradale**

A circa 4 Km dal sito industriale di Battipaglia, utilizzando la viabilità ordinaria, si giunge allo svincolo di Eboli o Battipaglia dell'autostrada A3 (Autostrada del Mediterraneo) che permette i collegamenti con Napoli (direzione nord) e Reggio Calabria (direzione sud).

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	88
Aeroporto Pontecagnano	11
Interporto Nola	82
Interporto Marcianise-Maddaloni	105
Porto di Napoli	88
Porto di Castellammare	56
Porto di Salerno	28

Accessibilità ferroviaria

La stazione ferroviaria funzionalmente più vicina è quella di Battipaglia a 3,5 km, raggiungibile solo attraverso la rete stradale.

Tipologia imprese localizzate

Lotti complessivi: n.230

La dimensione media dei lotti è di oltre 13'000 mq in zona D.

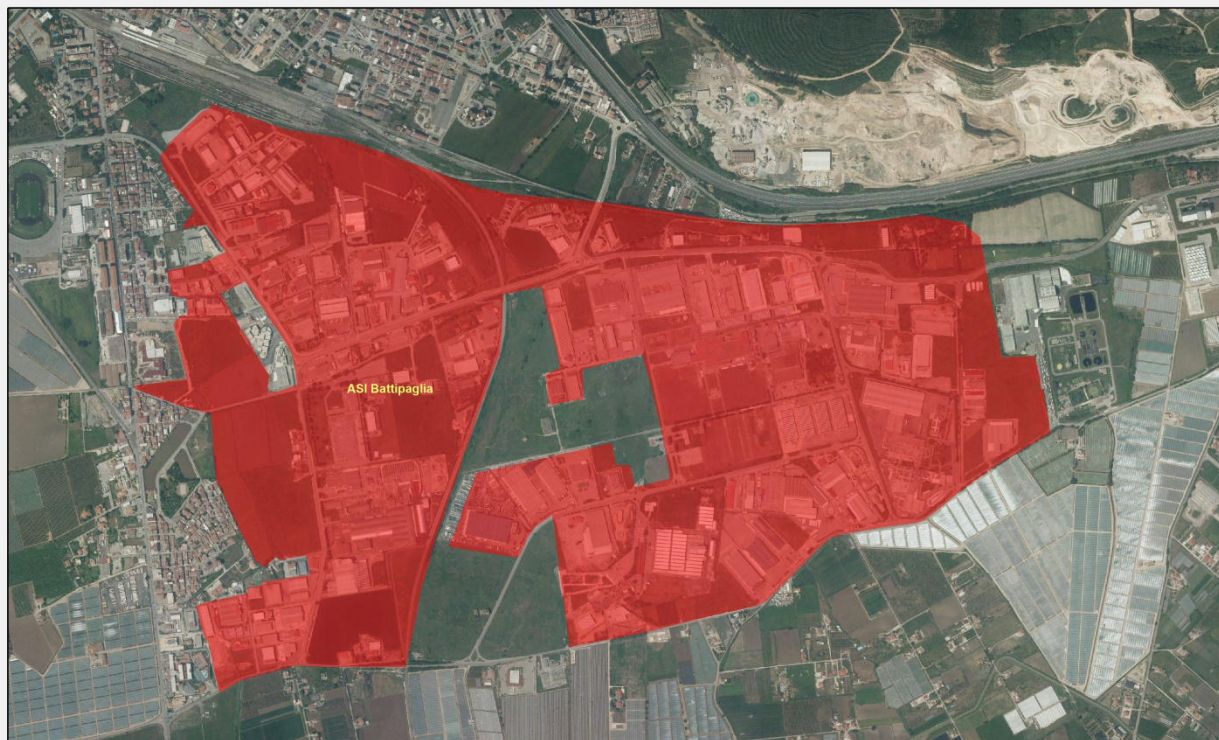
Imprese attive: n.100 (vi sono insediamenti in corso di realizzazione e altri da verificare)

Specializzazione settoriale

Settore	n° imprese
Meccanica	11
Alimentare	8
Chimico	10

Presenza aziende nella logistica, produzione cavi elettrici, riciclo rifiuti.

L'agglomerato presenta alcuni lotti dismessi, tra i quali il più rilevante è l'ex insediamento Alcatel, nonché numerosi lotti ancora ineditati.



Delimitazione Area ZES Consorzio Asi di Salerno – Agglomerato Battipaglia

Area ZES - Consorzio Asi di Salerno - Agglomerato Fisciano/Mercato San Severino

Inquadramento urbanistico	Piano Regolatore Consortile adottato con D.G.P. n. 31 del 06/02/2012 Approvato con D.C.P. n. 15 del 30/03/2012. Destinazioni d'uso produttive: Industriale e logistica a supporto dell'industria (zona D), Piccola industria, artigianale, commerciale e terziario (zona D4) A seguito della recente variante alle Norme Tecniche di Attuazione (G.U. N.88 del 27.07.2017) è consentita l'attività di logistica a supporto dell'industria anche in zona D. Disponibilità aree a medio e lungo termine: 12 Ha area ex IDAF . Il Consorzio ha attivato la procedura di riacquisizione ai sensi dell'art. 63 L.448/98.
----------------------------------	--

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Agglomerato industriale FISCIANO / MERCATO SAN SEVERINO	168,5 (Ha)	5,8 (Ha)	100 (Ha)	/	I lotti ricadenti nelle zone produttive sono di proprietà privata, con facoltà del Consorzio ASI di attivare procedure di esproprio.

Dotazione infrastrutturale

Zona industriale già esistente con infrastrutturazioni primaria esistente.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

Principali via di collegamento:

Raggiungibile dalla A30, SA–CE, uscita Mercato S. Severino Fisciano

Raggiungibile dalla E841 SA-AV uscita Fisciano.

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	60

Aeroporto Pontecagnano	31
Interporto Nola	45
Interporto Marcianise-Maddaloni	67
Porto di Napoli	70
Porto di Castellammare	68
Porto di Salerno	20

Tipologia imprese localizzate

Imprese attive: n.90 (vi sono inoltre insediamenti in corso di realizzazione e altri da verificare)

Lotti complessivi: n.153

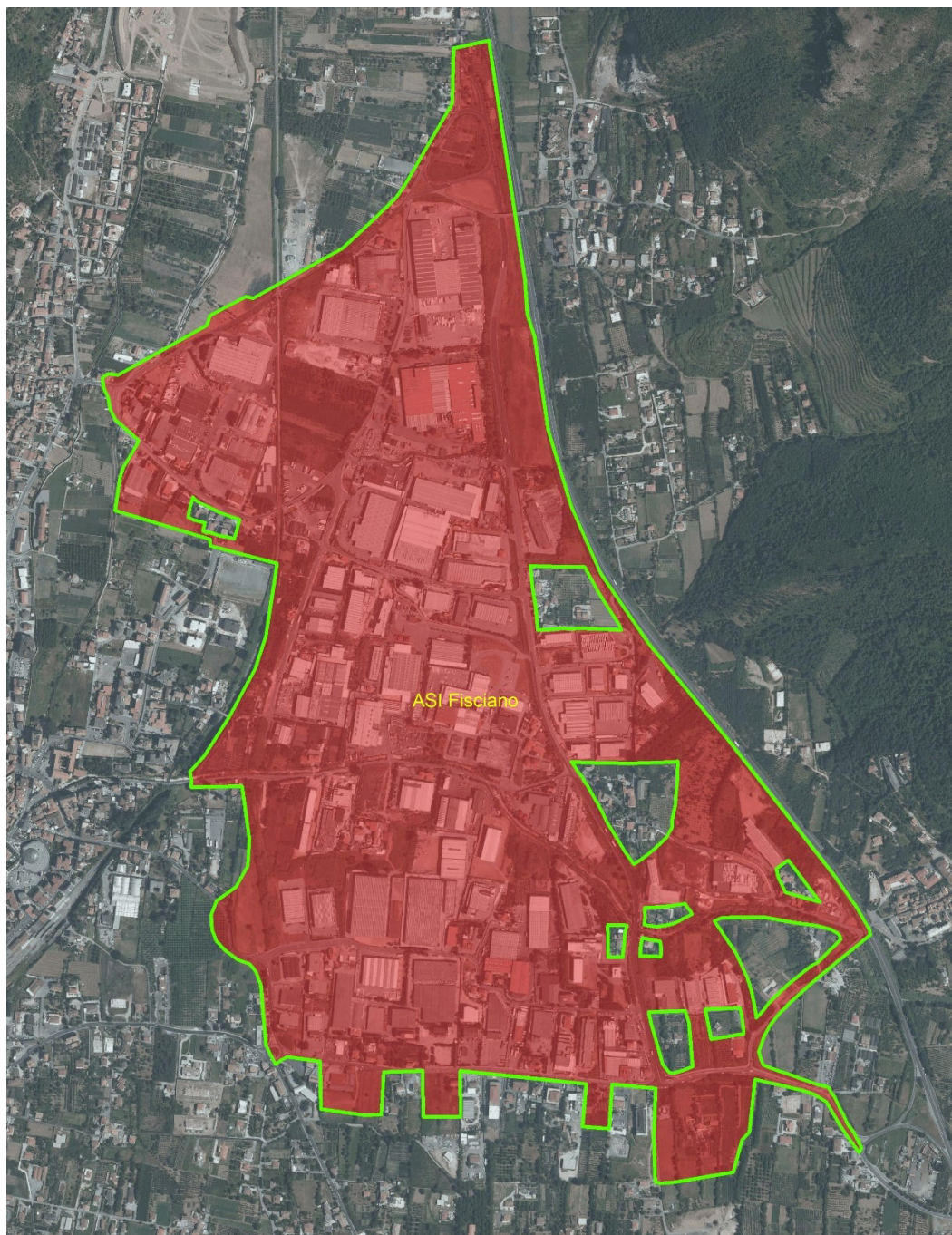
La dimensione media dei lotti è di oltre 13.000 mq in zona D

Specializzazione settoriale

Settori di attività prevalenti con numero delle principali aziende operanti:

Settore	n° imprese
Meccanica	21
Alimentare	20
Chimico	11
Carpenteria	6
Logistica	4
Chimico/farmaceutico	4

Presenza di imprese settore tipografico, produzione del vetro.



Delimitazione Area ZES Consorzio Asi di Salerno - Agglomerato Fisciano/Mercato San Severino

Area ZES - Consorzio Asi di Avellino - Agglomerato Valle Ufita**Inquadramento****urbanistico:**

L'Area Industriale ASI di Valle Ufita è una delle prime quattro realizzate nel territorio Provinciale grazie alla Legge 634 del 29/7/1957, per la promozione di nuove iniziative produttive nel Mezzogiorno mediante la creazione di aree di sviluppo industriali infrastrutturate in prossimità dei principali assi viari. L'agglomerato è ubicato quasi interamente nel Comune di Flumeri e in piccola parte nel Comune di Frigento, tra l'Arianese e la Baronìa, in un paesaggio caratterizzato da colline e ampie valli attraversate da numerosi corsi d'acqua.

Dimensionamento: Variante PRT 2003 Approvata con D.P.P. Avellino n. 7 del 24/09/2007.

La zona attualmente infrastrutturata è pari a circa il 70% dell'intera area, mentre per la restante parte il Consorzio ASI ha provveduto alla elaborazione di un progetto esecutivo per il completamento delle opere di infrastrutturazione.

Zone per Lotti industriali 178,92

Zone per attrezzature servizi consortili e parcheggi 3,13

Zone per impianti tecnologici consortili 6,84

Zona di rispetto fluviali 107,61

Fasce di rispetto stradali e infrastrutturali 27,35

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Asi di AV - Agglomerato Valle Ufita	237,25 (Ha)	37,16 (Ha)	141,84 (Ha)		

Tipologia area	Superficie (ha)
Lotti industriali	179
Attrezzature e servizi	3,1

Impianti Tecnologici	6,8
Fasce rispetto fluviale	107,6
Fasce di rispetto stradali e infrastrutturali	27,3

Dotazione infrastrutturale

- Rete Viaria
- Rete Fognaria
- Rete Idrica Potabile
- Pubblica Illuminazione
- Rete Elettrica
- Rete banda larga
- Gestione impianti fognari e depuratore, depurazione dei reflui civili ed industriali, analisi di laboratorio, manutenzione della sede stradale, del verde e della segnaletica orizzontale e verticale.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche**Accessibilità stradale**

A circa 7 Km dal sito c'è lo svincolo Grottaminarda dell'autostrada A16 che permette i collegamenti con Napoli (direzione ovest) e Bari (direzione est).

Per Salerno e sud Italia, dall'uscita Avellino est dell'Autostrada A16 si utilizza il raccordo autostradale Avellino-Salerno.

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	95
Aeroporto Pontecagnano	93
Interporto Nola	80
Interporto Marcianise-Maddaloni	100
Porto di Napoli	104

Porto di Castellammare	123
Porto di Salerno	82

Accessibilità ferroviaria

Connessione con la linea AV/AC Napoli-Bari (nuova stazione Irpinia)

Tipologia imprese localizzate

n. 54 imprese in totale di cui:

n. 40 in esercizio che impegnano il 74,89 % del totale delle aree;

n.9 in programma che impegnano il 3,21% del totale delle aree;

n.5 chiuse che impegnano il 1,18% del totale delle aree;

- la tipologia di imprese è così composta:

n.15 piccole industrie ($P < 0.5$ ha),

n.32 medie industrie ($0.5 \text{ ha} \leq M < 1.5 \text{ ha}$),

n.7 grandi industrie ($G \geq 1.5 \text{ ha}$)

La superficie impegnata dai lotti industriali è di 141,84 Ha pari al 79,27% del totale di 178,92 Ha, così distribuita:

2,99% piccola industria,

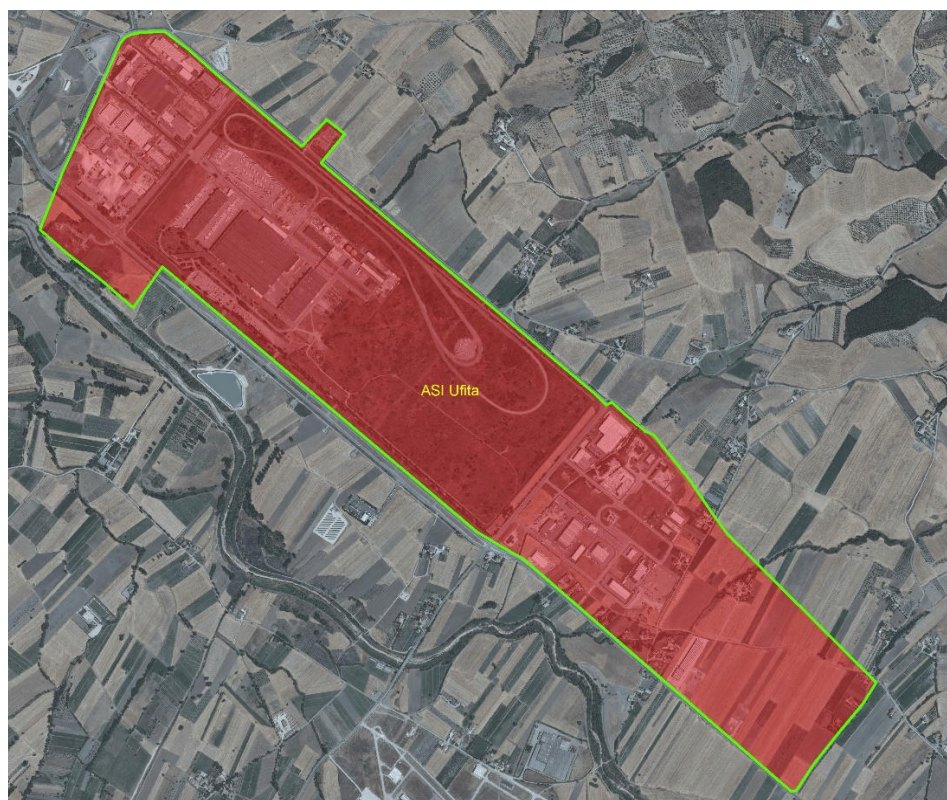
13,50% media industria,

62,78% grande industria;

- la capacità residua per l'insediamento di nuovi impianti produttivi è di 37,08 Ha pari al 20,73% del totale.

Specializzazione settoriale

Fra i settori produttivi presenti prevale quello dei trasporti; significativa anche la presenza di aziende del settore metalmeccanico, alimentare, chimico, recupero riciclo e stoccaggio materiali.



Delimitazione Area ZES Consorzio Asi di Avellino - Agglomerato Valle Ufita

Area ZES - Consorzio Asi di Avellino - Agglomerato Calaggio

Inquadramento urbanistico:	L'area Industriale ASI del Calaggio è stata realizzata con la Legge 219/81. L'agglomerato industriale è ubicato nel territorio del Comune di Lacedonia (circa 3.000 ab.), a 5 km dal centro urbano e 80 Km dal capoluogo. L'area, in territorio pianeggiante e completamente infrastrutturata, ha un'estensione complessiva di 252.000 mq e si articola in 13 lotti, tutti occupati o assegnati. È ben collegata grazie alla vicinanza del casello autostradale di Lacedonia dell'autostrada A16 Napoli – Bari.
-----------------------------------	---

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle are
Asi di AV - Agglomerato Calaggio	36,50 (Ha)	3,97 (Ha)	17,36 (Ha)		

Dotazione infrastrutturale

Energia elettrica, gas metano, reti idriche, gestione impianti fognari e depuratore, depurazione dei reflui civili ed industriali, analisi di laboratorio, manutenzione della sede stradale, del verde, della segnaletica orizzontale e verticale.

La viabilità interna all'area è ottima. La depurazione dei reflui, sia industriali che civili, avviene mediante un efficiente impianto, collocato all'interno dell'area e gestito dal Consorzio.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche**Accessibilità stradale**

Accesso all'area mediante il casello autostradale di Lacedonia (A 16 Napoli-Bari) e dalle strade provinciali Bisaccia - Calitri e per Lacedonia

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	126
Aeroporto Pontecagnano	115
Interporto Nola	103

Interporto Marcianise-Maddaloni	125
Porto di Napoli	137
Porto di Castellammare	139
Porto di Salerno	104

Tipologia imprese localizzate

- 2 piccole industrie ($P < 0.5$ ha);
- 7 medie industrie ($0.5 \text{ ha} \leq M < 1.5$ ha),
- 5 grandi industrie ($G \geq 1.5$)

Specializzazione settoriale

Le attività industriali presenti nell'area riguardano diversi settori. Quello prevalente è il metalmeccanico, con la O.M.I. S.r.l. che con la presenza di due stabilimenti si interessa di lavorazioni meccaniche per componenti per l'industria aeronautica e le aziende IRPINIA ZINCO S.r.l. e SERIND S.r.l. che si occupano di zincatura a caldo di prodotti siderurgici e sabbiatura/verniciatura. Vi sono inoltre anche industrie che operano nel settore plastico, tessile ed alimentare. L'azienda di maggiori dimensioni è la ITALPACK CARTONS S.r.l., che produce contenitori in plastica per liquidi e non, che occupa oltre 100 addetti.



Delimitazione Area ZES ASI - Consorzio Asi di Avellino Agglomerato Calaggio

Area ZES - Consorzio Asi di Avellino - Agglomerato Pianodardine

Inquadramento urbanistico:	Il sistema avellinese costituisce uno dei principali poli industriali nel territorio provinciale con una rilevante concentrazione di attività industriali, artigianali e di servizi alle imprese. L'area ASI di Pianodardine occupa l'area ad est del capoluogo e si estende a nord nei comuni di Manocalzati, Montefredane e Pratola Serra. Il territorio è fin dagli anni settanta caratterizzato da un diffuso esodo anche se gli interventi di tipo residenziale e produttivo avviati in seguito al terremoto dell'80 hanno determinato una ridistribuzione della popolazione sul territorio. La variante del 1992 al piano regolatore territoriale del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Pianodardine del 1991 è volta a ridefinire urbanisticamente l'agglomerato in base a due nuove soluzioni di viabilità e a una revisione delle aree di localizzazione industriale. In particolare, la variante prevede: - modifiche urbanistiche a due lotti (1 e 2) in base alla definizione di una nuova viabilità consortile e una nuova diramazione ferroviaria nell'ambito dei lotti occupati dall'insediamento Fiat; - modifiche alla viabilità in corrispondenza degli incroci con il fiume Sabato e una nuova tratta di collegamento con la ciucunvallazione sud di Avellino; - revisione di aree di localizzazione industriale già destinati dal Comune di Manocalzati a Piano di Insediamenti Produttivi. Per aree di localizzazione industriale l'indice di copertura massimo è del 50% della superficie del lotto; parcheggio privato dimensionato su 15 mq per addetto previsto per una superficie non inferiore al 5% del lotto assegnato; - verde privato per almeno il 25% del lotto e mai inferiore al 5% da sistemare con piantumazioni; - i corpi di fabbrica devono essere arretrati di 10 mt lungo le strade e 7 mt lungo gli altri confini, ad eccezione degli impianti tecnologici. Numero totale dei lotti: 108
-----------------------------------	--

	Numero lotti liberi: 5 Imprese che hanno cessato l'attività: 13
--	--

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Asi di AV - Agglomerato Pianodardine	294 (Ha)	23,6 (Ha)			

Dotazione infrastrutturale

- Rete Viaria
- Rete Fognaria
- Rete Idrica Potabile
- Pubblica Illuminazione
- Rete Elettrica
- Rete banda larga
- Gestione impianti fognari e depuratore, depurazione dei reflui civili ed industriali, analisi di laboratorio, manutenzione della sede stradale, del verde e della segnaletica orizzontale e verticale.

L'accessibilità interna è garantita dalle strade esistenti e da quelle di progetto interne ai singoli lotti.

All'interno dell'agglomerato industriale, è presente un moderno impianto terziario per il trattamento delle acque reflue, con potenzialità di 100 l/sec, al fine di renderle utilizzabili per scopi industriali

Il Consorzio ASI ha inoltre realizzato un moderno centro servizi con annesso eliporto, di cui si attende la messa in esercizio.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

Accessibilità stradale

L'area di Avellino si caratterizza per una elevata accessibilità dal punto di vista delle infrastrutture viarie e di trasporto. L'accessibilità esterna, di collegamento con le aree portuali, interporti e piattaforme logistiche avviene dall'autostrada A 16 Napoli-Bari, raccordo Avellino-Salerno, dalla superstrada Ofantina - e dal trasporto ferroviario Avellino-Benevento.

L'autostrada A16 ha due caselli per Avellino e un terzo previsto in prossimità della città ospedaliera.

Dallo svincolo di Avellino est si articola la superstrada che collega l'autostrada A16 con il raccordo autostradale per l'A30 e che attraversa Solofra, Montoro, Mercato S. Severino, Fisciano e Salerno.

Dal capoluogo dipartono varie strade statali tra cui:

- SS 88 di collegamento tra Salerno, Avellino e Benevento;
- SS 400 (Ofantina) che collega Avellino con S. Angelo dei Lombardi;
- la strada statale Ofantina bis che collega Avellino, Lioni, Calitri e Aquilonia; SS 347 che collega Avellino con la Valle Caudina e i comuni di Rotondi, Cervinara, Roccabascerana, Pietrastornina, S. Angelo a Scala, Summonte, Ospedaletto e Mercogliano.

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	60
Aeroporto Pontecagnano	52
Interporto Nola	59
Interporto Marcianise-Maddaloni	67
Porto di Napoli	68
Porto di Castellammare	75
Porto di Salerno	40

Accessibilità stradale

Per il trasporto su ferro, le due tratte principali sono:

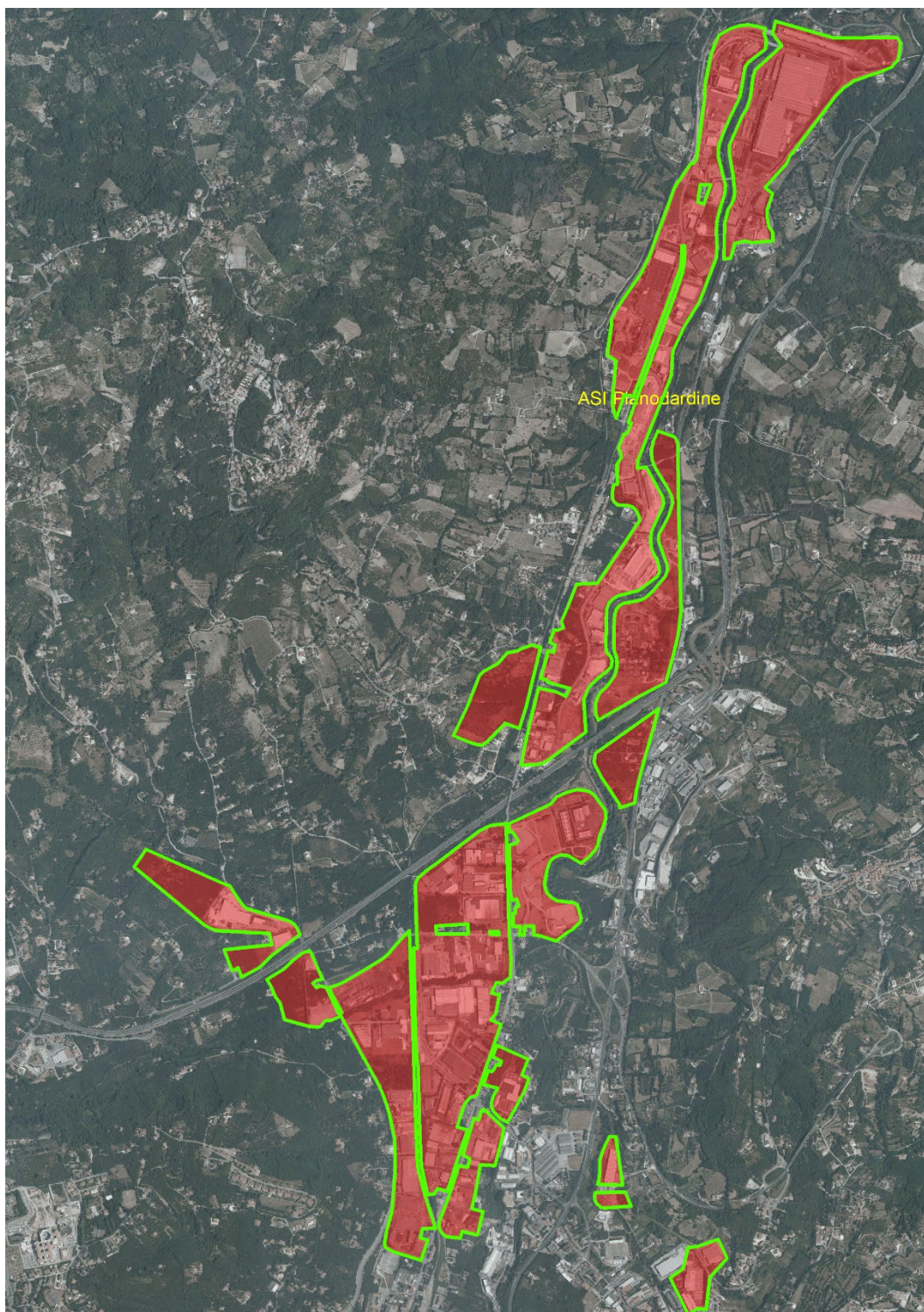
- Avellino-Benevento;
- Avellino-Mercato S. Severino-Salerno.

Tipologia imprese localizzate

Le imprese localizzate si differenziano tra grandi industrie, piccole-medie industrie, piccole industrie.

Specializzazione settoriale

Le aziende attualmente insediate e attive sono oltre 60, per complessivi circa 5.800 addetti. Fra i settori produttivi presenti prevale quello metalmeccanico per la fabbricazione dei mezzi di trasporto; significativa anche la presenza di aziende del settore della lavorazione del legno, del settore alimentare, dei prodotti in metallo, del settore chimico e informatico; l'azienda di maggiori dimensioni per addetti e superficie utilizzata è la F.M.A. del Gruppo FIAT, che produce motori; di dimensioni minori, ma di notevole importanza, sono la Novolegno del gruppo Fantoni, la Denso Thermal System, la Umicore Italia S.r.l., la Flextronic International Avellino S.p.A.



Delimitazione Area ZES - Consorzio ASI di Avellino - Agglomerato Pianodardine

Area ZES - Consorzio Asi Benevento - Agglomerato Ponte Valentino**Inquadramento****urbanistico:**

L'agglomerato industriale di Ponte Valentino – è presente nel PRT (Piano Regolatore Territoriale) approvato con Decreto del Presidente della Provincia di Benevento n. 23 del 29/07/2004 con i seguenti parametri:

- Indice di copertura (IC) 0,50 mq/mq;
- Distanza dai confini (DC) 5,00 ml;
- Distanza dalle strade 10,00 ml.

Nell'area sono ammesse soltanto costruzioni destinate ad attività produttive, industriali e terziarie.

L'indice di copertura dei lotti, espresso come rapporto tra superficie coperta dei fabbricati e superficie totale del lotto, non sarà superiore al 50%. La superficie del lotto non coperta da fabbricati e dagli impianti è oggetto di sistemazioni esterne a parcheggio e a verde, secondo apposito progetto da approvare da parte del Consorzio ASI.

Considerata l'eccessiva estensione dell'area Ponte Valentino (300,55 Ha), si è provveduto ad una perimetrazione seguendo parametri oggettivi che hanno portato ad individuare:

- a) i lotti occupati da insediamenti produttivi situati nella parte del Consorzio ASI Ponte Valentino ricadenti nel Comune di Benevento (71,5 ha);
- b) i lotti liberi di proprietà pubblica situati nel Consorzio ASI Ponte Valentino ricadenti nel Comune di Benevento (8,50 ha);
- c) le aree pubbliche utilizzate per viabilità, urbanizzazioni e servizi territoriali (33,7 ha).

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Area ASI "Ponte Valentino "	113,7 (Ha)	8,50 (Ha)	71,5 (Ha)	/	Aree libere pubbliche

Dotazione infrastrutturale

Le dotazioni presenti nell'area sono: la viabilità interna all'agglomerato, la viabilità di collegamento con le arterie principali, le reti fognante, idrica, telefonica, elettrica e metanifera, il cablaggio dell'intera area con una rete di fibra ottica, il depuratore.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

Ha un'immediata accessibilità alla rete della grande viabilità che connette Benevento con l'autostrada Bari-Napoli e, attraverso la superstrada per Caianello, con l'area della Valle del Sacco e la città di Roma.

L'area è servita da una stazione ferroviaria dotata di quattro binari passanti. Attualmente il transito dei convogli avviene sui binari di corretto tracciato, che sono il primo (in direzione Benevento) ed il secondo (in direzione Caserta), mentre il terzo e il quarto binario,, sono stati soppressi da dicembre 2013 nel quadro della semplificazione delle infrastrutture.

Snodo per carri merce

Alla fine degli anni novanta è stata realizzata, con fondi regionali, una struttura funzionale ai trasporti delle merci per via ferrata, ubicata nella zona Z1 e precisamente tra la linea ferroviaria e l'asse di penetrazione.

Tale struttura, ancora esistente è recuperabile con un minimo investimento.

Accessibilità stradale

A circa 4 km dal sito, si trova lo svincolo sulla tangenziale est di Benevento che consente collegamento a:

- SS87 direzione nord (circa 45 Km confine con il Molise);
- SS372 direzione ovest (verso svincolo Caianiello autostrada A1 a circa 75 km, direzione nord Roma, direzione sud Napoli);
- SS372 direzione sud (verso Benevento – raccordo autostradale Castel del Lago Autostrada A16 a circa 19 Km, direzione ovest Napoli, direzione est Bari).

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	93

Aeroporto Pontecagnano	90
Interporto Nola	77
Interporto Marciianise-Maddaloni	99
Porto di Napoli	93
Porto di Castellammare	121
Porto di Salerno	79

Accessibilità ferroviaria

La città di Benevento si colloca al centro dell'itinerario "AV/AC NAPOLI-BARI", compreso nel Corridoio TEN-T Scandinavia- Mediterraneo, il cui programma di investimento prevede la velocizzazione del collegamento attuale e il miglioramento dell'accessibilità al servizio nelle aree attraversate, sia per i servizi ferroviari nazionali di lunga percorrenza (velocità dell'ordine di 200 Km/h), sia per i servizi regionali e merci.

Il programma prevede interventi di raddoppio e di variante all'attuale tracciato, peraltro già raddoppiato nelle tratte Vitulano - Apice e Cervaro - Foggia - Bari, per aumentare la capacità di traffico della linea e la velocità dei collegamenti:

- variante Napoli-Cancello per integrazione con la linea AV/AC Roma-Napoli;
- raddoppio e velocizzazione Cancello-Frasso Telesino;
- raddoppio e velocizzazione Frasso Telesino-Vitulano;
- raddoppio in variante Apice-Orsara;
- raddoppio Orsara-Bovino;
- raddoppio Bovino-Cervaro.

La realizzazione del raddoppio dell'itinerario "AV/AC NAPOLI-BARI" si pone come l'occasione di creare una vera e propria direttrice di sviluppo multifunzionale attraverso la quale mettere in sinergia gli investimenti correlabili al potenziamento dell'itinerario stesso.

Tipologia imprese localizzate

n.74 aziende localizzate, di cui 5 del settore metalmeccanico, 3 del settore edilizio, 1 del settore trasporti, 5 del settore agricolo-alimentare, le restanti possono essere ricomprese nel settore servizi.

Specializzazione settoriale

Metalmeccanico – Agro Alimentare



Delimitazione Area ZES Consorzio ASI di Benevento - Agglomerato Ponte Valentino

Area ZES - Area P.I.P. di Nocera "Fosso Imperatore"**Inquadramento****urbanistico:**

L'area è posizionata a N-O del centro urbano, in prossimità del casello autostradale dell'A30 (uscita Nocera-Pagano) in località "Fosso Imperatore".

Il PIP, pianificato dopo il sisma '80, è stato redatto in esecuzione dell'art. 28 della L. 219/81 nonché dell'art. 27 della L. 865/61; adottato con delibera di C.C. n. 48 del 15/09/81; approvato da Decreto Sindacale n. 11993 del 26/05/82.

Attualmente, l'area PIP è riportata, dal vigente PUC del luglio 2016 – Quadro Strutturale – Disciplina del Territorio Comunale –, quale area "D1" - *Aree attrezzate per attività produttive e relativi possibili ampliamenti (art. 20 N.T.A.)* -

L'area non è interessata da alcun livello di rischio, pericolosità e/o vulnerabilità idrogeologica, così come riportato nel Piano Stralcio per l'assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino della Regione Campania;

La zona presenta un andamento altimetrico pianeggiante.

Si rileva la presenza dei viadotti F.S. della linea "A – Monte del Vesuvio" e della linea per Sarno, di tralicci Enel e canali consortili che definiscono vincoli e prescrizioni per la sua "completa utilizzazione" (vincoli di rispetto ferroviario; elettrodotti; stradali).

Il PIP ha il parere favorevole con prescrizioni della Sovrintendenza BB.AA.

L'estensione dell'area che si candida e in attività è di circa:

545.922 mq. - Area approvata con D.C.C. n. 48/1999;

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Area PIP "Fosso Imperatore"	54,59 (Ha)	35,64 (Ha)	18,95 (Ha)	/	Aree pubbliche acquisite e assegnate

Dotazione infrastrutturale

L'area, completata ed in esercizio, è infrastrutturata – resta da implementare il recapito finale dello scarico delle acque in fognatura pubblica, la rete gas metano e la videosorveglianza.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche**Accessibilità stradale**

Nei pressi del sito industriale di Fosso Imperatore, è localizzato lo svincolo di Nocera-Pagani dell'autostrada A30 che permette i collegamenti con Napoli e Bari (direzione nord) e Salerno (direzione sud) – casello autostradale sulla A3.

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	45
Aeroporto Pontecagnano	43
Interporto Nola	28
Interporto Marcianise-Maddaloni	51
Porto di Napoli	50
Porto di Castellammare	31
Porto di Salerno	32

Accessibilità ferroviaria

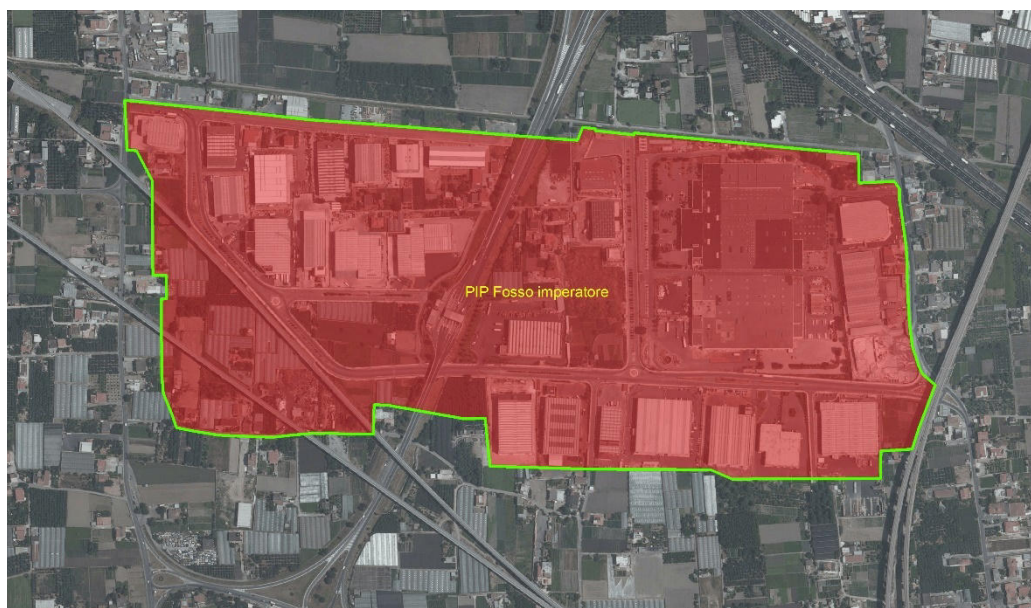
Le stazioni ferroviarie funzionalmente più vicine risultano essere quella di Codola o di Nocera Inferiore, raggiungibili attraverso la rete stradale.

Tipologia imprese localizzate

- Nell'area sono stati assegnati n. 26 lotti con n. 28 aziende in esercizio;
- Le imprese localizzate sono PMI metalmeccaniche – chimiche – abbigliamento – imballaggi – agro alimentare.

Specializzazione settoriale

I settori specialistici operanti nell'area sono: Metalmeccanico; Agro/Alimentare; Logistica.



Delimitazione Area ZES Area P.I.P. di Nocera "Fosso Imperatore"

Area ZES - Area P.I.P di Sarno "Ingegno"

Inquadramento urbanistico:	Con D.C.C. n. 80 del 12/11/2015 è stato approvato il PUC Città di Sarno con relativi atti di programmazione, interventi e RUEC. Lo strumento urbanistico generale, nella componente programmatica, individua l'intera area relativa agli insediamenti produttivi con la scheda denominata ATP08 confermando le NTA, il contorno , le aree ed in contenuti del PIP già approvato con D.C.C. n.52 dell'11/07/1998
-----------------------------------	---

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Area P.I.P Sarno "Ingegno"	95 (Ha)	1,33 (Ha)	48,34 (Ha)	/	/

Dotazione infrastrutturale dell'area

L'area del Piano di Insediamenti Produttivi del Comune di Sarno è dotata di tutte le opere di Urbanizzazione primaria, con un grado di completamento di circa l'80%, che consente lo svolgimento delle numerose attività produttive già insediate. La superficie complessiva presenta un'estensione pari a 95 ha ed è ubicata in sinistra idrografica dell'alveo Acqua della Foce.

L'area è dotata di una rete viaria, completa nei tracciati, da migliorare in alcuni punti nel grado di finitura e da potenziare notevolmente nella segnaletica, sia verticale che orizzontale.

È presente una doppia rete fognaria, in linea con i criteri più avanzati dal punto di vista ambientale, con una separazione delle acque reflue dei processi produttivi, dei servizi e di prima pioggia dalle acque meteoriche. Le acque reflue vengono convogliate attraverso una rete cosiddetta delle acque nere, nel collettore della rete fognaria comunale sulla provinciale Sarno-Striano. Tale collettore la cui entrata in funzione non è ancora avvenuta - dipende dalla Regione Campania - conferirà i reflui al depuratore di Angri-Sant'Egidio.

Per le acque bianche meteoriche, escluse quelle di prima pioggia come innanzi specificato, il recapito della rete avviene nel Rio Foce o Acqua della Foce adiacente l'area P.I.P.

L'area è dotata, inoltre, di un bacino artificiale realizzato con tecniche di ingegneria naturalistica, in prossimità del Rio Foce, imposto dall'Autorità di Bacino, con funzione di laminazione delle

portate del Rio Foce, per evitare aggravi idraulici a valle, a seguito della realizzazione dell'area P.I.P.

Nell'area, è stata prevista e realizzata una rete idrica duale, una di uso potabile collegata alla rete di distribuzione cittadina e l'altra per uso industriale destinata ad essere alimentata da pozzi, su espressa richiesta dell'Autorità di Bacino del Sarno, valutando ai fini dell'autorizzazione che risultasse rispettato il bilancio idrico tra pozzi soppressi a seguito della realizzazione dell'area industriale e pozzi necessari all'alimentazione dell'Acquedotto.

L'impianto di Pubblica illuminazione è realizzato in buona parte ed in funzione; in alcuni tratti, risultano necessari interventi di completamento e miglioramento della rete tecnologica.

I sottoservizi per la distribuzione dell'energia elettrica e della rete di telecomunicazioni sono completi su tutta l'area.

Le cabine elettriche di trasformazione a servizio dell'impianto di pubblica illuminazione e della rete di distribuzione in bassa tensione, sono state già realizzate ed in parte consegnate anche all'Enel distribuzione che le ha attivate e le utilizza.

Le opere a verde, in parte realizzate necessitano di essere completate e rese fruibili.

I parcheggi all'interno dell'area risultano già realizzati ed appaiono adeguati per collocazione e dimensioni ai fabbisogni dell'area, opportuno un miglioramento ed una riqualificazione nell'ambito delle opere di completamento.

Per il completamento delle opere già in parte realizzate e per il miglioramento della dotazione infrastrutturale è stato redatto e proposto agli organi competenti un progetto di livello esecutivo comprendente:

- miglioramento ed integrazione delle opere già realizzate (viabilità, parcheggi, rete fognaria acque bianche, rete fognaria delle acque nere, reti idriche di adduzione per uso industriale ed idro-potabile);
- miglioramento ed integrazione della rete di pubblica illuminazione (illuminazione a led);
- miglioramento ed integrazione delle opere ed aree a verde;
- potenziamento dell'isola ecologica esistente nell'area P.I.P., con installazione di nuove attrezzature ed impianti;
- installazione ex novo di un impianto fotovoltaico su aree di proprietà pubblica per alimentazione servizi comuni (pubblica illuminazione, impianti pompe sollevamento);
- installazione ex novo di un impianto di videosorveglianza sull'intera area P.I.P..

La dotazione infrastrutturale dell'area che già attualmente può definirsi sufficiente, risulterà ottimale con le opere di miglioramento e completamento previste.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

L'area oggetto d'intervento è situata a Nord-Ovest del territorio comunale di Sarno e risulta delimitata a Sud dallo svincolo autostradale A30 e da altre proprietà private, ad Est dalla SP 74 "via Sarno Striano", a Nord dalla linea ferroviaria Napoli-Salerno e dalla SR 367 (via Sarno Palma), e ad Ovest dall'alveo Acqua della Foce.

L'accesso all'area risulta particolarmente agevole, in quanto dallo svincolo autostradale dell'A30 di Sarno è necessario percorrere sulla Sp74 di adeguata sezione, meno di cento metri per imboccare la principale arteria di penetrazione dell'area P.I.P..

La connessione con l'A30, consente anche attraverso la SS 268 ed il prossimo completamento dell'innesto della stessa sull'A3, il collegamento al tracciato autostradale Napoli-Salerno, e quindi la mobilità da e verso l'area P.I.P. di Sarno anche dall'A3.

Grazie alla viabilità autostradale l'area è rapidamente collegata, senza alcun tipo di interferenza di traffico urbano, con i porti di Napoli e Salerno, l'interposto di Nola e Marcianise, e con altre aree industriali.

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	39
Aeroporto Pontecagnano	46
Interporto Nola	22
Interporto Marcianise-Maddaloni	46
Porto di Napoli	41
Porto di Castellammare	38
Porto di Salerno	34

Accessibilità ferroviaria

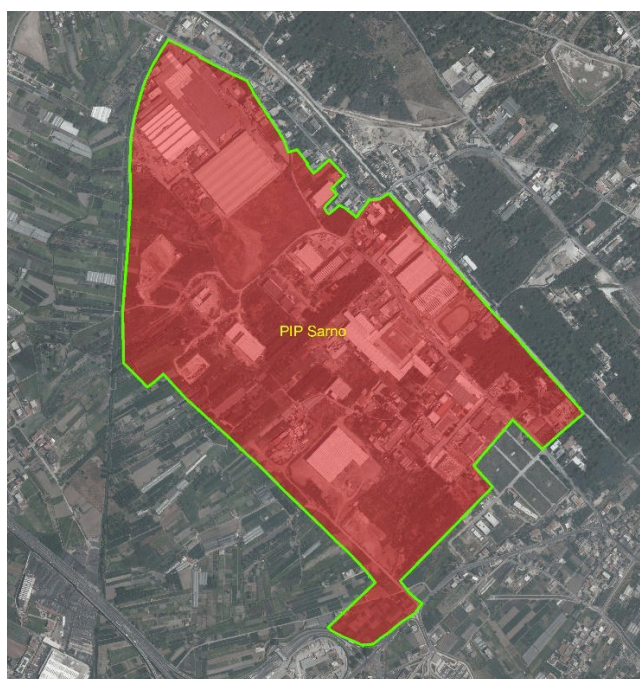
La stazione ferroviaria di Sarno si trova a circa 1,5 km, mentre la stazione dell'Alta Velocità prevista

a Striano, sia pur orientata al traffico passeggeri, sarà collocata a meno di cinque chilometri dall'area P.I.P. Dal punto di vista logistico, quindi, le principali piattaforme di interscambio sono facilmente raggiungibili, ed il traffico dei mezzi non coinvolge centri urbani.

Superfici e imprese localizzate									
N° totale lotti	Sup. (ha)	n° lotti assegnati	Sup. (ha)	N° aziende insed.	Sup. (ha)	N° lotti liberi	Sup. (ha)	N° aziende in esercizio	Sup. (ha)
82	49,6	75	48,3	75	48,3	7	1,3	40	34,4

Specializzazione settoriale

Imprese settore agroalimentare n. 17 (22%) - artigianato - metalmeccanica - logistica



Delimitazione Area ZES Area P.I.P. di Sarno "Ingegno"

Area ZES – Area P.I.P per la cantieristica nautica del comune di Salerno

Inquadramento urbanistico:	L'area P.I.P. – normata da specifico piano attuativo - è ubicata nella parte orientale della città di Salerno, in località Capitolo S.Matteo a ridosso della zona industriale ASI, confinante a nord-ovest e sud-est con i torrenti Fuorni e Picentino, a sud-ovest con il mare e a nord-est con la fascia di rispetto dell'impianto di depurazione della città di Salerno. Con delibera di G.C. n.453/2012 si è preso atto della necessità di dover procedere alla ripermimetrazione, in riduzione, del Piano per Insediamenti Produttivi per la Cantieristica Nautica - approvato con decreto sindacale n. 14 del 29.07.2008, ai sensi dell'art. 27 – comma 6 della L.R.C. n. 16/2008 - eliminando le aree interessate dalle problematiche connesse al rischio archeologico e a quello idrogeologico, nonché le aree densamente edificate.
-----------------------------------	--

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
PIP per la cantieristica nautica Comune di Salerno	8,09 (Ha)	8,09 (Ha)		3,3 (Ha) di proprietà 4,8 (Ha) espropri da avviare	I lotti ricadenti nelle zone produttive sono in parte aree libere ed in parte di proprietà privata con vincolo di esproprio

Dotazione infrastrutturale

L'intervento di infrastrutturazione finanziato con fondi POR FESR 2007-2013 Misura 2.5 - interamente eseguito come da progetto esecutivo e collaudato, ha proposto la rifunzionalizzazione con attività produttive, artigianali e di servizi di una zona dismessa, posta al margine dell'area ASI. In particolare, sono presenti le seguenti infrastrutture:

- viabilità (principale ed interna);
- reti tecnologiche a servizio dell'area (cavedio per impianti, fotovoltaico, impianto di

videosorveglianza su tutta l'area con n.8 telecamere);

- edificio per guardiania e servizi e collegamento all'impianto di videosorveglianza;
- verde pubblico con impianti di irrigazione;
- delimitazioni all'accesso con sbarre;
- parcheggi;
- impianto fotovoltaico.

L'intervento relativo alla viabilità è stato così articolato:

- viabilità principale (by-pass attuale SS18 Litoranea) che dal confine con il Comune di Pontecagnano Faiano - PORTA EST - arriva all'incontro su via Wenner per uno sviluppo di circa 1 Km e relative rotatorie negli incroci principali (n.3).

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

Accessibilità stradale

L'area P.I.P. è localizzata nella zona orientale del territorio comunale in prossimità della linea di costa ed è accessibile attraverso:

- la tangenziale di Salerno (uscita zona industriale-asse centrale di via Wenner) che la collega immediatamente alla viabilità nazionale extraurbana ed in particolare alle autostrade: A3) Napoli-Salerno-Reggio Calabria e A30) Salerno-Caserta, utilizzando gli svincoli di Fratte in direzione da e verso nord e Pontecagnano in direzione da e verso sud;
- la viabilità comunale da via lungomare Trieste (centro), lungomare G. Marconi (Mercatello-Pastena), via Leucosia (Mariconda), via Allende (stadio Arechi);
- Via mare dalla vicinissima Marina di Arechi, poiché è prospiciente la linea di costa da cui è separata solo dalla strada ex litoranea – oggi chiusa al traffico – con un salto di quota di circa 2 mt.

Siamo quindi in presenza di una generale facilità di accesso all'area con trasporti sia su gomma che via mare.

L'area è prossima all'insediamento industriale, all'Ospedale S.Leonardo, all'Università degli Studi di Fisciano, facilmente raggiungibile con il percorso tangenziale e autostrada.

Sono inoltre presenti nelle vicinanze strutture ricettive ed alberghiere.

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
---	----

Aeroporto Napoli	60
Aeroporto Pontecagnano	8
Interporto Nola	50
Interporto Marcianise-Maddaloni	70
Porto di Napoli	55
Porto di Castellammare	30
Porto di Salerno	5

Accessibilità ferroviaria

La stazione ferroviaria funzionalmente più vicina risulta essere quella di Salerno.

Tipologia imprese localizzate

Da insediarsi



*Delimitazione Area ZES – PIP Cantieristica Nautica – Comune di Salerno***Area ZES - Area Codola - Castel S. Giorgio**

Inquadramento urbanistico: Il Comune di Castel San Giorgio si colloca nella media valle del Sarno, in posizione intermedia tra la pianura dell'Agro-nocerino-sarnese ad ovest e dell'alta Valle dell'Irno ad est. Il Comune è dotato di PRG del 1979, approvato con Decreto del Presidente della Provincia di Salerno n. 1159 del 12/01/1987. Nell'anno 2007 approvata Variante Urbanistica al PRG (D.C.C. n.28 del 30/10/2007). L'Amministrazione con DGR n.47 del 06/09/2017 ha istituito l'Ufficio di Piano per la redazione del PUC.

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Area Codola – Castel S. Giorgio	2,3 (Ha)	2,3 (Ha)		Area pubblica ex area Frigo Marina Militare

Dotazione infrastrutturale

Da realizzare e/o adeguare – Trattasi di porzione di area ricadente in area D del PRG rientrante nell'ex Compendio Parco Frigo della Marina Militare ceduto all'Ente nell'anno 2015.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

Sono presenti le infrastrutture collegate all'ex Parco Frigo della Marina Militare.

Accessibilità stradale

Autostrada A30 uscita casello autostradale Castel San Giorgio;

Strada regionale 266 ex SS266 Nocerina che collega l'area all'Autostrada A3.

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	49

Aeroporto Pontecagnano	40
Interporto Nola	49
Interporto Marcianise-Maddaloni	56
Porto di Napoli	58
Porto di Castellammare	32
Porto di Salerno	28

Accessibilità ferroviaria

n.4 scali Castel San Giorgio-Roccapiemonte – Codola e San Pasquale (fraz. Trivio Codola)

Imprese insediate

Non risultano imprese insediate



Delimitazione Area ZES Area Codola – Castel S. Giorgio

Area ZES - Piattaforma logistica Olivola

Inquadramento

urbanistico:

L'area di Contrada Olivola destinata a piattaforma logistica è situata a nord di Benevento a 7 km dell'area urbana, ed è adiacente ad est, alla superstrada Telesina (SS 372 Caianello-Benevento), bretella di collegamento tra l'autostrada A1 (Milano-Roma-Napoli) e l'autostrada A16 Napoli-Bari.

A nord-ovest, essa confina con un'area P.I.P. (Piano Insediamento Produttivo) e, a sud-ovest, con la SP 152 Strada Scorrimento Veloce "Fondovalle Vitulanese" che consente l'accesso alla Tangenziale Ovest di Benevento. È contigua all'innesto della Tangenziale sulla SS 87 Benevento-Campobasso.

Il Comune di Benevento con delibera di Giunta n.170 dell'8 luglio 2009 ha approvato lo Studio di fattibilità *"Piattaforma Logistica della Provincia di Benevento"*, con l'intento di realizzare un nodo strategico per la rete di infrastrutture materiali e immateriali nell'Italia Meridionale e nel Mediterraneo Centrale.

La Regione Campania con Deliberazione n. 300 del 19 marzo 2010 ha dichiarato la piena coerenza del progetto con la programmazione regionale in materia di sviluppo della logistica e delle intermodalità.

Il PUC di Benevento, approvato nel 2011, individua nella contrada Olivola una zona avente un'estensione complessiva di 350 Ha da destinare a piattaforma logistica, prevedendone l'attuazione per fasi (breve termine, medio termine e lungo termine).

L'area che si propone per la ZES è quella di breve termine nella parte di esclusiva proprietà demaniale. Il PUC classifica quest'area D6, destinata a logistica con attività complementari e può essere attuata tramite PUA di iniziativa pubblica, privata o mista sull'intera area o per un lotto minimo di 10 ha.

La Piattaforma consisterà in un'infrastruttura attrezzata ed organizzata diretta a:

- accogliere attività logistiche e produttive già operative sul territorio;
- attrarre nuove iniziative imprenditoriali;
- offrire servizi qualificati, utili ad interfacciare le attività produttive con i principali corridoi internazionali di circolazione dei prodotti;
- supportare il sistema imprenditoriale, favorendone lo scambio di merci e di materie prime;
- sostenere adeguatamente la crescita delle imprese locali, mediante l'attivazione dei servizi innovativi.

ZES - AREA INCLUSA	Superficie Totale Candidata	Consistenza Aree libere	Consistenza Aree assegnate	Procedure Espropriative	Natura giuridica delle aree
Comune Benevento piattaforma logistica "Olivola"	41,45 (Ha)	41,45 (Ha)	/	/	Proprietà demaniale

Dotazione infrastrutturale

Area da infrastrutturare.

Sull'area di proprietà demaniale insiste anche una aviosuperficie oggi destinata a velivoli leggeri che in prospettiva può rappresentare una ulteriore opportunità per valorizzare la vocazione logistica dell'area.

Dotazione infrastrutturale logistica di collegamento aree portuali – interporti – piattaforme logistiche

Collegamenti autostradali con A1 Roma-Napoli e A16 Napoli-Bari; da realizzare l'interconnessione e l'interoperabilità tra i Corridoi transeuropei TEN (Trans European Network), in particolare tra il Corridoio I Berlino-Palermo e il Corridoio VIII Bari-Varna mediante il potenziamento della linea ferroviaria Napoli-Bari e dei corridoi stradali di lunga percorrenza Lazio-Campania-Puglia.

Accessibilità stradale

A 400 metri dal sito, si trova lo svincolo che permette l'immissione sulla viabilità primaria, ed in particolare:

- SS87 direzione nord (circa 38 Km confine con il Molise);
- SS372 direzione ovest (verso svincolo Caianiello autostrada A1 a circa 65 km, direzione nord Roma, direzione sud Napoli);
- SS372 direzione sud (verso Benevento – raccordo autostradale Castel del Lago Autostrada A16 a circa 23 Km, direzione ovest Napoli, direzione est Bari).

Distanze indicative dai nodi logistici e trasportistici	Km
Aeroporto Napoli	98
Aeroporto Pontecagnano	96
Interporto Nola	65
Interporto Marcianise-Maddaloni	61
Porto di Napoli	83
Porto di Castellammare	129
Porto di Salerno	85

Accessibilità ferroviaria

Connessione con la linea AV/AC Napoli-Bari

Tipologia imprese localizzate

Allo stato non risultano imprese localizzate nella piattaforma logistica.

Specializzazione settoriale

La piattaforma sarà dedicata a centri di servizi logistici e destinata a sostenere gli investimenti di imprese locali nazionali e internazionali di trasporto, assemblaggio e seconda lavorazione di merci e prodotti, puntando, in sintesi, ad una vera e propria “industrializzazione” del settore della logistica in una logica di filiera con le altre attività produttive strategiche per lo sviluppo economico regionale.



Delimitazione Area ZES - Piattaforma Logistica di Contrada Olivola

3.4 La dimensione demografica della ZES

In funzione delle aree individuate, la ZES interessa 37 dei 550 comuni della Campania. Le superfici interessate, come illustrato in altra parte del Piano, si estendono in misura prevalente nelle zone retroportuali di Napoli e Salerno, per proiettarsi puntualmente nelle realtà interne, espressione dei fondamentali agglomerati industriali e piattaforme logistiche della regione, in un'ottica di sviluppo di macroarea.

Nei 37 comuni interessati risiedono 2.043.585 abitanti dei 5.839.084 della Campania corrispondenti ad un peso pari al 35% (dati al 2016).

N.ro	Comune coinvolto	Popolazione al 31/12/2007	Popolazione al 31/12/2016	Differenza
1	Acerra	53.561	59.830	6.269
2	Arzano	36.845	34.560	-2.285
3	Atripalda	11.190	10.998	-192
4	Avellino	57.071	54.561	-2.510
5	Battipaglia	50.948	50.883	-65
6	Bellizzi	12.908	13.613	705
7	Benevento	62.827	59.945	-2.882
8	Caivano	36.982	37.790	808
9	Carinaro	6.780	7.104	324
10	Casoria	80.331	77.319	-3.012
11	Castel San Giorgio	13.437	13.721	284
12	Castellammare di Stabia	65.224	66.164	940
13	Fisciano	13.214	13.971	757
14	Flumeri	3.269	2.950	-319
15	Frattamaggiore	30.779	30.076	-703
16	Frigento	4.113	3.731	-382
17	Gricignano di Aversa	9.799	12.116	2.317
18	Grottolella	1.982	1.860	-122
19	Lacedonia	2.909	2.304	-605
20	Maddaloni	38.653	39.093	440
21	Manocalzati	3.278	3.188	-90
22	Marcianise	40.152	39.792	-360
23	Marigliano	30.410	30.046	-364
24	Mercato San Severino	21.199	22.337	1.138
25	Montefredane	2.324	2.263	-61
26	Napoli	973.132	970.185	-2.947

27	Nocera Inferiore	45.958	45.952	-6
28	Nola	32.746	34.432	1.686
29	Pomigliano D'Arco	39.465	39.843	378
30	Pontecagnano	24.651	26.165	1.514
31	Prata di Principato Ultra	2.924	2.959	35
32	Pratola Serra	3.534	3.807	273
33	Salerno	140.489	134.850	-5.639
34	San Marco Evangelista	6.074	6.579	505
35	Sarno	31.332	31.511	179
36	Teverola	12.893	14.460	1.567
37	Torre Annunziata	46.946	42.627	-4.319
totale		2.050.329	2.043.585	- 6.744

La popolazione è praticamente invariata nel periodo 2007-2016, con una riduzione di soli 6.609. La Campania conserva ancora un elevato e tuttora stabile tasso di natalità: 8,6 per mille, secondo solo a quello del Trentino Alto Adige (9,5 per mille). La popolazione della Campania risulta ancora relativamente giovane, con un'età media di 42,1 anni contro i 43,7 del Mezzogiorno e i 44,9 dell'Italia. I flussi migratori esterni hanno consentito alla regione, come al resto del Paese, di crescere sino a tre anni fa, quando è cominciata la tendenza declinante della popolazione.

La tendenza declinante della popolazione a livello nazionale è un processo ormai maturo, che si è innescato nel corso degli ultimi tre decenni e che dovrebbe affermarsi in tutta la sua preoccupante evidenza nei prossimi trenta-quaranta anni. Vi concorrono la crescente denatalità ed una tendenziale emigrazione, compensata solo in parte da una prevedibile immigrazione. Rompere il circuito vizioso nel quale si sta avvitando la demografia italiana e soprattutto quella del Sud, del quale la Campania rappresenta l'esempio più stringente, è una necessità e un obiettivo che la Regione intende perseguire. La realizzazione della ZES potrebbe costituire uno strumento di sviluppo valido a ridare fiducia ad imprese e famiglie per interrompere il perverso circuito alimentato da sfiducia e insicurezza, oltre ad alimentare flussi di rientro e/o di non migrazione extra-regione

4 – Le infrastrutture

4.1 La classificazione trasportistica

Da sempre, la ricchezza e la qualità della vita di un territorio sono indissolubilmente legate all'efficienza del suo sistema di logistica e mobilità: per il sistema trasportistico di persone e merci, se la mobilità di queste è sufficientemente garantita, essa rappresenta una leva fondamentale per lo sviluppo.

La ZES mette al centro il sistema logistico regionale, nell'ottica del rafforzamento delle interconnessioni e dei livelli di accessibilità. L'accessibilità, costituisce uno dei criteri più significativi sottesi alla selezione territoriale. A tal proposito, si richiamano i contenuti del capitolo relativo alla geografia delle aree dove si sottolinea come l'individuazione delle aree sia ricaduta prevalentemente su quelle caratterizzate da una lunga tradizione in termini di localizzazione e conseguentemente da una migliore dotazione infrastrutturale e di collegamento.

Il sistema di trasporto regionale si compone di un articolato insieme di infrastrutture di trasporto (nodali e lineari) che consentono un efficace collegamento tra le principali realtà sociali e produttive della regione e tra i principali soggetti logistici regionali.

Lo scenario trasportistico sta convergendo verso una configurazione che consentirà un buon supporto allo spostamento delle merci alla scala regionale, ma anche alla mobilità di scambio con le Regioni limitrofe.

Allo stato attuale, il sistema di trasporto regionale può contare su realtà molto attive e dinamiche che stanno confermando grandi capacità (porto di Salerno), che stanno recuperando da anni di stasi organizzativa (porto di Napoli), che stanno intraprendendo nuovi percorsi nel segmento merci (aeroporto di Napoli) o che stanno riorganizzando le proprie attività un'ottica di maggiore integrazione e cooperazione (Interporto Campano e Interporto Sud -Europa). Si può affermare, quindi, che lo scenario trasportistico è investito da una rinnovata dinamicità e integrazione.

Da una parte soggetti, quali il porto di Salerno e l'Aeroporto di Napoli, che consolidano il proprio ruolo a livello nazionale e internazionale; dall'altro il Porto di Napoli che ha avviato un percorso virtuoso, volto al completamento degli interventi già programmati e un percorso di pianificazione di interventi finalizzati a conferire la dovuta centralità allo scalo napoletano.

Parallelamente, anche gli interporti hanno iniziato un percorso di riorganizzazione che, unito all'ingresso di importanti imprese ferroviarie e operatori logistici, ha riportato il trasporto merci (intermodale e non) al centro delle singole strategie aziendali.

Dal punto di vista trasportistico, le 29 aree individuate possono essere classificate in funzione della loro funzione prevalente, in particolare, in tre categorie:

- nodi trasportistici;
- nodi logistici;
- aree produttive.

Appartengono alla prima categoria le seguenti cinque aree:

- a.1) il porto di Napoli;
- a.2) il porto di Salerno;
- a.3) il porto di Castellammare di Stabia;
- a.4) l'aeroporto di Napoli;
- a.5) l'aeroporto di Pontecagnano.

Appartengono alla categoria dei nodi logistici le seguenti due aree:

- b.1) l'Interporto Sud Europa (Marcianise/Maddaloni);
- b.2) l'Interporto Campano (Nola) a cui si associa il sostegno alla progressiva riconversione del CIS;

Infine, appartengono alla terza categoria le seguenti ventuno aree:

- c.1) l'area di Napoli Est (NA)
- c.2) l'area Bagnoli/Coroglio (NA),
- c.3) l'area Asi di Nola Marigliano (NA),
- c.4) l'area Asi di Pomigliano (NA),
- c.5) l'area Asi di Acerra (NA);
- c.6) l'area Asi di Arzano Frattamaggiore e Casoria;
- c.7) l'area Asi di Castellammare "Foce Sarno" (NA);
- c.8) l'area Asi di Caivano;
- c.9) l'area Asi di Marcianise/San Marco Evangelista (CE);
- c.10) l'area Asi di Aversa Nord (CE);
- c.11) l'area Asi di Salerno (SA);
- c.12) l'area Asi di Battipaglia (SA);
- c.13) l'area Asi Fisciano/Mercato San Severino (SA);
- c.14) l'area industriale (PIP) di Nocera (SA);
- c.15) l'area Industriale (PIP) di Sarno (SA);
- c.16) l'area PIP per la cantieristica nautica del comune di Salerno;

- c.17) l'area industriale di Castel San Giorgio (porzione area pubblica ex area Marina Militare);
- c.18) l'area Asi industriale e Logistica di Valle Ufita (AV);
- c.19) l'area Asi di Pianodardine;
- c.20) l'area Asi industriale del Calaggio;
- c.21) la Piattaforma Logistica di Contrada Olivola (BN);
- c.22) l'area Asi Ponte Valentino (BN).

Nei paragrafi che seguono viene fornito un quadro di sintesi del sistema portuale, del sistema aeroportuale e dei nodi logistici, ovvero della configurazione funzionale dei nodi logistici e trasportistici.

4.2. Il sistema portuale

Il sistema portuale della Regione Campania è costituito dal complesso di infrastrutture che svolgono funzione su scala nazionale, regionale e locale. I porti di Napoli e Salerno sono le infrastrutture del sistema portuale campano inserite dal Piano Generale Trasporti (PGT) e nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT).

Oggi, il sistema Napoli-Salerno rappresenta, nel Mezzogiorno, uno dei tre sistemi portuali principali. Esso è, infatti, un unico sistema portuale *multipurpose* a servizio di un grande bacino demografico ad alta densità di popolazione e di importanti poli produttivi composti da alcune grandi aziende e da sistemi di piccole e medie imprese che si estendono in Campania ed in alcune aree della Basilicata, della Puglia e del basso Lazio. I due porti operano sia nel mercato dei contenitori, che in quello di alcuni settori “general cargo”, come per esempio la filiera dell’auto.

Nell’attuale contesto, il Sistema Portuale del Tirreno Centrale è stato in grado di cogliere una finestra di mercato derivante dalla rivitalizzazione dei regional ports, anche legata alla riorganizzazione delle rotte. Accanto alla concentrazione di traffici sui porti di transhipment e su quelli di destinazione finale, le strategie di alcuni carrier è stata, infatti, di puntare sui regional ports e di dividersi nelle due modalità. Lo scenario attuale, comunque, deve essere vissuto come un’importante opportunità per consolidare la propria funzione e la rispettiva efficienza anche in modo da fronteggiare i possibili scenari che potrebbero prospettarsi nel futuro

Lo strumento della ZES costituisce, per il sistema portuale campano, una grande opportunità per favorire l’integrazione dei nodi logistici ed i collegamenti viari e ferroviari tra il porto e l’interno del territorio, realizzando finalmente la “messa a sistema”, cioè la creazione di un’unica grande piattaforma nell’ambito della quale si concretizza l’interconnessione di tutti gli attori ed operatori della logistica, portuale ed interportuale.

La decisa sterzata verso il rilancio del traffico commerciale che gravita sui porto è in grado di determinare, inoltre, per ricaduta, enormi benefici anche ad altri settori vitali del mondo della logistica: basta pensare a quello dei servizi alle merci (spedizionieri, agenzie marittime, autotrasportatori etc.) ed a quello della cantieristica navale, che potrebbe beneficiare, da un punto di vista di incremento delle commesse, del maggior afflusso di navi, sia in termini numerici che dimensionali.

Al fine di poter offrire una visione di insieme delle linee strategiche del sistema portuale della Campania e la coerenza delle stesse con il presente Piano si allega il Masterplan redatto dalla Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale per i tre porti coinvolti nella ZES.

4.2.1. Il porto di Napoli

Il bacino del porto di Napoli è costituito da uno specchio acqueo che si estende su di una superficie di circa 2,7 milioni di metri quadri. Il canale di accesso, di lunghezza pari a circa 2,5 km e di larghezza variabile tra i 200 e 290 metri, è posto a ridosso della diga Duca d'Aosta ed unisce l'avamporto con l'imboccatura di levante. Sul canale di accesso insistono alcune darsene o bacini disposti all'interno dello specchio acqueo portuale, i cui fondali vanno dagli 11 ai 15 m di profondità.

La superficie del Porto di Napoli candidata alla ZES è pari a 158 ha, come rappresentato nella figura che segue:



4.2.1.1. Il PRP: gli ambiti e le funzioni

Il Piano Regolatore Portuale di Napoli (aggiornamento 2012) è stato adottato dal Comitato portuale nella seduta del 28.09.2012 con delibera n. 20 ed in esso il territorio portuale viene suddiviso in quattro ambiti e diversi sottoambiti.

Gli ambiti del PRP rappresentano le porzioni di territorio portuale, individuate da un insieme di caratteri omogenei, che tengono conto, sia del processo di formazione storica ed infrastrutturale, sia della destinazione funzionale prevalente e del ruolo all'interno del territorio portuale, anche in rapporto con la struttura urbana. Essi sono:

PS – Porto Storico

AC – Area Cantieristica

AP – Area Pontili

AO – Area Orientale

I sotto-ambiti portuali corrispondono a quella porzione di Ambito del PRP caratterizzata da una funzione prevalente in essa svolta.

L'Ambito Porto Storico si estende dal molo S. Vincenzo alla calata Villa del Popolo inclusa. Lato terra è delimitato dalla via Acton – via Cristoforo Colombo – via Nuova Marina; lato mare affaccia sull'avamposto Ammiraglio Francesco Caracciolo oltre il quale, verso Est, si apre la bocca principale del porto di Napoli, delimitata a Sud-Ovest dalla Diga Duca degli Abruzzi e a Nord-Est dall'Antemurale Thaon de Revel. Esso include i seguenti sottoambiti:

- PS1 - Molo S. Vincenzo;
- PS2 - Darsena Acton;
- PS3 - Molo Angioino;
- PS4 - Molo Beverello;
- PS5 - Piazzale Angioino;
- PS6 - Calata Piliero;
- PS7 - Via Marina Grande;
- PS8 - Calata Porta di Massa;
- PS9 - Piazzale Pisacane;
- PS10 - Molo Pisacane;
- PS11 - Calata Villa del Popolo – area interna;

- PS12 - Calata Villa del Popolo.

L'Ambito Area Cantieristica è delimitato a Nord dal confine portuale, nel tratto in cui corre parallelo alla via Nuova Marina, ad Est dal pontile Vittorio Emanuele III di ponente e ad Ovest dal molo del Carmine. Esso include i seguenti sottoambiti:

- AC1 - Molo Carmine di Ponente;
- AC2 - Molo Martello;
- AC3 - Molo Carmine di levante;
- AC4 - Area della darsena bacini di carenaggio;
- AC5 - Area del Bacino Grande;
- AC6 - Molo Cesario Console di levante;
- AC7 - Banchina della Marinella;
- AC8 - Calata della Marinella e pontile Vittorio Emanuele III di ponente;
- AC9 - Vittorio Emanuele III di ponente;
- AC10 - Torre Piloti.

L'Ambito Area Pontili si sviluppa dal pontile Vittorio Emanuele III di ponente fino al margine orientale della calata Pollena, delimitato dalla banchina di ponente del pontile Vigliena e comprende, oltre al citato pontile Vittorio Emanuele III, la darsena Vittorio Veneto e l'omonima calata, il pontile Flavio Gioia, la darsena Granili e l'omonima calata, il molo Bausan e la darsena Pollena con l'omonima calata presso la quale, come meglio specificato nel seguito, è prevista la realizzazione della darsena servizi portuali. Esso include i seguenti Sottoambiti:

- AP1 – Pontili Vittorio Emanuele III e Flavio Gioia;
- AP2 – Area infrastrutture;
- AP3 – Molo Bausan e calata Pollena;
- AP4 – Darsena Servizi portuali.

L'Ambito Area Orientale comprende l'estremità orientale del porto di Napoli ed è costituito da due darsene, la darsena Petroli e la nuova darsena o darsena di Levante, dal pontile Vigliena, dal molo del Progresso e dal molo di levante e da aree, fino al confine dell'ambito del porto commerciale.

Esso include i seguenti sottoambiti:

- AO1 – Banchina di levante – lato ponente;
- AO2 – Banchina di levante – lato levante;
- AO3 – Area ex stabilimenti industriali;

• AO4 – Area industriale.

Le funzioni portuali e le attività ad esse connesse sono così individuate:

- funzione commerciale;
- funzione cantieristica navale;
- funzione industriale;
- funzione mista;
- funzione passeggeri (crociere, unità navali veloci per trasporto passeggeri);
- funzione passeggeri e merci (crociere, unità navali veloci, Ro-Pax e Ro-Ro);
- servizi portuali generali.

Nell'ambito della funzione commerciale, contenitori, merci varie e rinfuse solide, nonché rinfuse liquide, è consentito svolgere le seguenti attività:

- attività di carico/scarico e movimentazione merci e mezzi connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- stoccaggio, anche temporaneo, manipolazione e lavorazione delle merci e dei prodotti, connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste;
- attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- attività commerciali e dei servizi in genere.

Nell'ambito della funzione cantieristica navale è consentito svolgere le seguenti attività:

- attività di costruzione, demolizione, riparazione e manutenzione di mezzi navali e di unità da diporto, in banchina e all'asciutto (bacini di carenaggio);
- attività di produzione e assemblaggio di componenti, di servizi ed assistenza;
- attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste;
- attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste.

Nell'ambito della funzione industriale è consentito svolgere le seguenti attività:

- attività di produzione, accumulo e smistamento di energia;
- attività di produzione di componenti, di servizi ed assistenza;

- attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste.

Nell'ambito della funzione mista è ammessa la compresenza delle seguenti attività:

- attività di imbarco/sbarco e movimentazione dei passeggeri connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- attività di carico/scarico e movimentazione di merci e mezzi connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- attività di stoccaggio, anche temporaneo, manipolazione e lavorazione delle merci e dei prodotti, connesse con l'esercizio delle funzioni previste;
- attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste;
- attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- officine meccaniche;
- attività commerciali e dei servizi in genere.

Nell'ambito della funzione passeggeri e/o merci (crociere, unità navali veloci, Ro – Pax e Ro – Ro) è ammesso lo svolgimento delle seguenti attività:

- attività di imbarco/sbarco e movimentazione dei passeggeri connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- attività di carico/scarico e movimentazione di merci e mezzi connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- attività di stoccaggio, anche temporaneo, manipolazione e lavorazione delle merci e dei prodotti, connesse con l'esercizio delle funzioni previste;
- attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste;
- attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- attività commerciali e dei servizi in genere.

La funzione servizi portuali generali contempla lo svolgimento dei servizi di interesse generale di cui al D.M. 14/11/1994 nonché le ulteriori attività di seguito elencate:

- servizi amministrativi, di controllo e gestione connessi alle attività portuali (uffici e servizi Autorità Portuale, etc.);

- servizi di sicurezza e controllo (Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Carabinieri, Polizia di Stato, Vigili del Fuoco, etc.);
- servizi tecnico-nautici (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori, trasporto del personale a bordo, forniture di bordo, etc.);
- attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente connesse all'esercizio delle funzioni previste.

In alcuni sottoambiti, oltre alle attività di cui alla funzione prevista è consentito lo svolgimento delle attività terziarie e dei servizi connessi come di seguito specificato:

- attività commerciali (strutture di vendita al dettaglio comprensive di depositi pertinenziali);
- servizi: pubblici esercizi (bar e ristoranti); direzionale privato (uffici e servizi alle imprese portuali); sportelli bancari e finanziari; artigianato di servizio; sedi della pubblica amministrazione e di pubbliche istituzioni nazionali ed estere; centri di ricerca legati all'ambiente marino e costiero; attrezzature collettive (per la cultura e congressuali);
- attività ricettive dedicate al traffico passeggeri.

4.2.1.2. I servizi e le operazioni portuali

L'Autorità Portuale di Napoli, con appositi provvedimenti, ha disciplinato lo svolgimento dei servizi portuali e delle operazioni portuali nel Porto di Napoli, categorie di attività previste, rispettivamente, dall'art. 16 1 C. 2 cpv. e 1 cpv. legge 84/1994.

I Servizi Portuali sono stati regolamentati attraverso l'emanazione dell'ordinanza n. 5 del 21 dicembre 2001. Nella predetta ordinanza, sulla scorta delle indicazioni contenute nel Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, n. 132 del 6 febbraio 2001, vengono individuate le attività imprenditoriali consistenti in prestazioni specialistiche, che siano complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali e per ciascuna di esse viene fissato il numero massimo di autorizzazioni da rilasciare; di seguito si elencano le categorie di attività individuate e per ciascuna di esse il numero massimo di autorizzazioni da rilasciarsi:

1. Pesatura a bilico delle merci (limite massimo autorizzazioni n. 2);
2. Conteggio, separazione, marcatura, campionatura, misurazione della merce (limite massimo autorizzazioni n. 3);

3. Movimentazione merci e contenitori con veicoli a spola (limite massimo autorizzazioni n. 6);
4. Riparazione e ricostruzione imballaggi in genere (limite massimo autorizzazioni n. 2);
5. Riempimento e svuotamento contenitori (limite massimo autorizzazioni n. 2);
6. Riparazione, lavaggio, fumigatura e operazioni di straordinaria manutenzione di contenitori (limite massimo autorizzazioni n. 2).

4.2.1.3. L'operatività della infrastruttura e linee evolutive

Oggi le grandi correnti di traffico che afferiscono al territorio europeo utilizzano, quale porta d'ingresso, i grandi porti del Nord Europa e, in misura minore, gli *hub* della penisola iberica, penalizzando fortemente i porti italiani ed in particolare quelli meridionali. Il porto di Napoli, porto storico per eccellenza ed allo stesso tempo baricentrico rispetto ai traffici che interessano il Mediterraneo, ha le potenzialità per assurgere a protagonista, sia per la sua posizione geografica, sia perché è all'interno delle strategie dei servizi di linea di primari players.

La portualità campana, in passato penalizzata da una serie di deficit anche di tipo infrastrutturale, attualmente ha avviato una serie di azioni di recupero rispetto agli altri porti europei. Le azioni urgenti messe in campo per sfruttare al meglio le potenzialità del porto di Napoli riguardano la realizzazione dei grandi interventi infrastrutturali nelle aree portuali ed in particolare:

1. il dragaggio dei fondali,
2. la costruzione del nuovo Terminal di Levante,
3. la realizzazione di un raccordo ferroviario che consenta l'uscita rapida delle merci dal porto (cfr. par. 5.5.2)

Inoltre, la programmazione degli interventi infrastrutturali è accompagnata da un percorso di accelerazione e di semplificazione delle procedure di controllo connesse all'arrivo ed alla partenza delle merci, con l'adozione di nuove norme di controllo doganale che consentono di avviare i controlli sin dai porti di imbarco o prima dell'arrivo della nave (c.d. *preclearing*). Con la recente istituzione dello Sportello Unico di Controllo si è infine realizzato un passo significativo verso una decisa azione di coordinamento finalizzata all'effettuazione contestuale o coeva dei diversi controlli su un unico carico.

4.2.1.4. Il Masterplan del Porto di Napoli

Al fine di poter offrire una visione di insieme delle linee strategiche del sistema portuale della Campania e la coerenza delle stesse con il presente Piano, di seguito si illustrano contenuti e obiettivi del Masterplan del Porto di Napoli, approvato in data 19 febbraio 2018 dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale. Il documento, la cui proiezione temporale è al 2030, rappresenta uno strumento operativo di attuazione degli indirizzi fissati nel POT 2017-2019, di cui costituisce un allegato, nonché un primo contributo di discussione per l'avvio del processo di redazione del Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS).

La struttura del documento di Masterplan, nel recepire alcune indicazioni metodologiche per la redazione del DPSS, che richiedono di sviluppare le strategie di pianificazione secondo una logica e sequenza concettuale "obiettivi – strategie – azioni", propone, nella prima parte, a partire dal POT 2017-2019, una sintesi ragionata delle linee di indirizzo programmatico per lo sviluppo sistemico dell'AdSP, effettuando uno specifico approfondimento sul porto di Napoli, a cui seguiranno quelli dei porti di Salerno e Castellammare.

Il Masterplan svolge dunque diverse funzioni: (i) fornisce una fotografia dell'attuale situazione dello scalo, delle sue banchine e delle sue attività; (ii) definisce una riorganizzazione degli spazi; (iii) rappresenta uno strumento operativo di attuazione delle linee programmatiche delineate nei documenti di programmazione adottati, al fine di individuare operativamente le azioni da adottare per una corretta e coerente attuazione degli obiettivi.

Elemento caratterizzante del documento è quello di disegnare un sistema portuale integrato e aperto, in linea con quanto previsto dalla legge di riforma dei porti, il dlgs n.169 del 4 agosto 2016. Le novità presenti nel Masterplan, per quanto riguarda la parte "assetto degli spazi portuali linee di indirizzo al 2030", sono diverse e legate alla necessità di specializzare le aree per funzioni. L'obiettivo è mettere ordine in uno scalo multipurpose, mantenendo tale caratteristica, ma delimitando in ambiti omogenei funzioni omogenee.

Secondo questo scenario, l'area turistico-passeggeri parte dal molo San Vincenzo e si chiude all'area del Pisacane. Le novità, dunque, riguarderanno il molo San Vincenzo destinato al traffico da diporto, il molo Beverello al traffico veloce da e per le isole, le aree destinate all'accoglienza e alla gestione dei croceristi comprenderanno anche l'"Immacolatella Vecchia" lato ponente.

Il traffico di cabotaggio e quello delle autostrade del mare sarà concentrato, a levante, tra il molo Bausan e Calata Pollena a ridosso dello svincolo con l'autostrada. Sempre a levante il Masterplan prevede l'allungamento del nuovo Terminal di Levante e la destinazione dell'area adiacente (zona ex Corradini) a polo della logistica. A ridosso del nuovo terminal contenitori si svilupperà il fascio di binari di 750 metri di lunghezza per far in modo che l'intermodalità nel trasporto sia una realtà per lo scalo partenopeo, attualmente caratterizzato dall'assenza di trasporto su ferro per il trasferimento della merce.

L'area della cantieristica sarà compresa tra il molo Carmine, pontile Vittorio Emanuele e Calata Villa del Popolo e consentirà di organizzare le attività legate alle riparazioni navali, alle trasformazioni di navi in uno spazio attrezzato e funzionale

Il documento di Masterplan non tralascia, inoltre, di soffermarsi sulle criticità dello scenario attuale, approfondendo in particolare sia quelle relative al modello gestionale sino ad ora ipotizzato (e per la cui risoluzione si ritiene necessaria una riorganizzazione delle concessioni in ambito portuale), sia le criticità infrastrutturali dei collegamenti stradali e ferroviari del porto di Napoli (e sulla cui risoluzione è focalizzata l'attività progettuale in corso).

A tal ultimo proposito, due sono le ipotesi di collegamento porto-interporti in discussione, una a est e l'altra a ovest dello scalo napoletano.

La prima ipotesi riguarda attivazione ed efficientamento del collegamento ferroviario esistente.

L'attuale collegamento ferroviario del porto è realizzato mediante un fascio di binari di 350m di sviluppo lineare, nell'area di S. Erasmo, collegato alla stazione di Napoli Traccia mediante un raccordo non elettrificato, caratterizzato da una interferenza a raso con via Galileo Ferraris, che ne limita l'utilizzo alle ore notturne e di conseguenza le coppie di treni/giorno potenzialmente generabili nell'arco delle 24h. In mancanza di un accordo con Comune e Regione per la risoluzione dell'interferenza a raso con la viabilità cittadina, il cui studio di fattibilità, promosso dalla Autorità Portuale, aveva già individuato come soluzione tecnicamente percorribile la realizzazione di un sottopassaggio stradale del raccordo, risulta necessario prevedere nuovi scenari per una stazione ferroviaria del porto che consenta di generare traffico su ferro compatibile con le prescrizioni del Decreto VIA del terminal contenitori di Levante, attualmente in fase di costruzione.

Anche per quanto riguarda i collegamenti stradali verso levante si evidenzia la necessità di raccordare sia la darsena petroli che la Darsena di Levante con la restante viabilità portuale. L'accesso a tali aree del porto, allo stato, può avvenire solo attraverso la viabilità cittadina dal

varco doganale di Vigliena. L'ipotesi in cantiere concerne la costruzione di una nuova ferrovia a est verso la linea dell'alta capacità. L'esito dello studio di fattibilità di un nuovo raccordo ferroviario con binari di 750 metri che, partendo dall'area orientale dello scalo, nei pressi della Darsena di Levante in costruzione, lo colleghi alla linea Napoli-Salerno, verso gli interporti e altre destinazioni, ritiene necessaria una variante al piano regolatore generale del porto e successivamente anche un intervento di bonifica.

Nelle more dell'individuazione di soluzioni progettuali, volte a superare le criticità evidenziate, si procederà comunque alla realizzazione al progetto "Collegamenti stradali e ferroviari del porto di Napoli" compreso nel Grande Progetto finanziato con il POR FESR 2014-2020.

4.2.2. Il porto di Salerno

Il Porto di Salerno, situato nell'omonimo golfo del Mar Tirreno, è iscritto nella I classe della II categoria dei porti marittimi (Decreto Interministeriale del 22 luglio 1975, registrato alla Corte dei Conti il 29 maggio 1976, registro 8 LL.PP., foglio 237) ed ha funzione essenzialmente commerciale, associata a quella in crescita nei settori del traffico passeggeri e crocieristico.

La superficie del Porto di Salerno candidata alla ZES è pari a 37,87, come rappresentato nella figura che segue:



4.2.2.1. Il PRP: gli ambiti e le funzioni

Il vigente Piano Regolatore Portuale fu elaborato nel 1974, come variante del precedente PRP, a cura della Sez. OO.MM. del Genio Civile, fu approvato in linea tecnica dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto 17/07/1974, n. 444 e approvato in via definitiva con Decreto Interministeriale 10/12/1974, n. 3233. In conformità alle previsioni del PRP come modificato dalla variante del 1974, il bacino del porto di Salerno è definito dal Molo di Levante (sopraflutto), radicato al costone ad Ovest del bacino portuale, e dal Molo di Ponente (sottoflutto).

Nel maggio 2016 è stata adottata dal Comune e dall'Autorità Portuale di Salerno una variante al PRP, con la finalità di migliorare e razionalizzare la dotazione infrastrutturale del porto per i traffici commerciali, di potenziare le infrastrutture destinate alle crociere e di migliorare il rapporto tra porto e città.

Il Porto di Salerno ha una superficie complessiva di 1,7 milioni di metri quadri, dei quali:

- 500.000 mq costituiti da aree a terra, destinate per 250.000 mq al deposito e movimentazione;
- 250.000 mq a strade di circolazione e aree di servizio;

- la cubatura dei magazzini presenti nel porto è di mc 90.500;
- canale d'ingresso: larghezza m 280, profondità dei fondali m 13;
- bacino di evoluzione: diametro ml 550, profondità dei fondali m 12;
- banchine: n. 9, lunghezza fronte banchine m 2.950, pescaggio massimo m 11,80;
- posti d'ormeggio: n. 25.

Sul versante est è presente il Molo Manfredi, dove è concentrato il comparto della crocieristica con la Stazione Marittima progettata dall'architetto Zaha Hadid. All'entrata in funzione della Stazione Marittima, l'intera banchina del Molo Manfredi sarà dedicata all'accoglienza delle navi da crociera e il Porto di Salerno entrerà nel circuito dei più importanti scali crocieristici del Mediterraneo.

All'interno dei due moli di definizione del bacino portuale, procedendo da Ovest verso Est l'attuale configurazione è costituita da:

- Molo Trapezio (Molo Trapezio Ponente, testata, Molo Trapezio Levante);
- Molo 3 Gennaio (Guaimario IV, testata, Roberto il Guiscardo);
- Molo Manfredi.

In questa configurazione geometrica si allocano tre principali funzioni che a loro volta determinano l'assetto logistico:

- Commerciale, a sua volta articolata nelle tipologie merceologiche container, rotabili (autoveicoli nuovi e Autostrade del Mare) e merci varie;
- Crocieristica;
- Diportistica e peschereccia.

L'area commerciale si estende dal confine con il Comune di Vietri sul Mare (Sa) fino alla radice del Molo 3 Gennaio, ed al suo interno è articolata in tre distinti ambiti operativi omogenei, ciascuno dedicato ad ognuna delle categorie merceologiche innanzi citate.

I moli e le banchine interessate dalle attività relative alla funzione commerciale sono: il Molo Ponente, la Banchina Rossa, il Molo Trapezio, la Banchina Ligea ed il Molo 3 Gennaio, per circa 2.600 metri complessivi di banchine.

La funzione Crocieristica è svolta essenzialmente sul molo 3 Gennaio e sul molo Ponente, mentre la funzione peschereccio e diportistica rispettivamente sul molo 3 Gennaio e Molo Manfredi.

4.2.2.2. I servizi e le operazioni portuali

L'Autorità Portuale di Salerno con appositi provvedimenti ha disciplinato lo svolgimento dei servizi portuali e delle operazioni portuali nel Porto di Salerno, categorie di attività previste, rispettivamente, dall'art. 16 1 C. 2 cpv. e 1 cpv. legge 84/1994.

Con Provvedimento n. 3/2014, ordinanza presidenziale emanata a seguito di delibera del Comitato portuale e parere della Commissione Consultiva Locale, si è avviata la procedura di evidenza pubblica per il rilascio delle autorizzazioni per le operazioni portuali nel porto di Salerno; dopo il previsto procedimento amministrativo, sono state rilasciate nove autorizzazioni con durata esennale. Si rappresenta, inoltre, che è vigente un'autorizzazione in autoproduzione come previsto dall'art.8 del D.M. 585/95, che stabilisce che le autorizzazioni rilasciate al vettore/impresa di navigazione/noleggiatore non rientrano nel novero del numero massimo fissato per il porto.

Dal 2015, a seguito dell'esperimento della procedura sopra illustrata, tutte le Imprese autorizzate ex art. 16 risultano titolari di concessioni demaniali. In particolare le concessioni sono conformi, alla Delibera del Comitato portuale n°15/2011, con cui è stato approvato il Masterplan del porto che, in un'ottica di razionalizzazione delle aree operative – anche in funzione dell'implementazione delle misure di sicurezza- ha delineato l'assetto dei terminal in porto, e delle altre concessioni funzionalizzate ad attività commerciali, che è stato completamente attuato con i relativi atti consequenziali.

4.2.2.3. L'operatività della infrastruttura e linee evolutive

L'Autorità Portuale ha proposto un "Adeguamento Tecnico Funzionale" che è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n.53 del 27/10/2010 e dalla Regione Campania con Decreto Dirigenziale n. 3/2011. La relativa procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare si è conclusa con esito favorevole con D.M. n.150 del 27/05/2014. L'Adeguamento Tecnico Funzionale prevede la realizzazione delle seguenti opere portuali:

- allargamento dell'imboccatura del porto;
- approfondimento dei fondali per i quali sono previste le seguenti batimetrie riferite al livello medio delle basse maree sizigiali;
- prolungamento del Molo Manfredi;

- prolungamento del Molo Trapezio.

Con delibera n. 6 del 12 maggio 2016, il Comitato Portuale ha approvato il Nuovo Piano Regolatore Portuale 2016. Il Piano Regolatore Portuale 2016 consentirà, sostanzialmente, l'ampliamento dell'infrastruttura portuale nel suo complesso, mediante i seguenti interventi:

- ulteriore prolungamento del Molo Manfredi (circa 220 metri);
- ampliamento (verso mare) della sezione trasversale costante del praticabile della diga foranea;
- ampliamento del Molo di Ponente (di circa 24.800 mq);
- ampliamento superficiale del Molo Trapezio (di circa 7.470 mq);
- ampliamento superficiale del Molo 3 Gennaio (di circa 12.890 mq);
- riconfigurazione dell'attuale linea di battigia della c.d. "Vecchia Darsena".

Il P.R.P. 2016 individua le seguenti n. 6 aree territoriali omogenee in cui suddivide funzionalmente il Porto Commerciale di Salerno:

- Area per attività di pesca, cantieristica, nautica da diporto e sportiva e servizi di "polizia marittima";
- Area "polo crocieristico" (approdi e servizi per le linee di crociera e traffici passeggeri intercostieri);
- Area darsena di servizio (per le imbarcazioni degli operatori dei Servizi Tecnico Nautici);
- Area Ro-Ro e Ro-Pax (molo e bacino di ponente; banchina di Ponente e banchina Rossa);
- Area Contenitori, Ro-Ro, Merci varie e Rinfuse (molo Trapezio e bacini di ponente e levante; banchine Rossa e Ligea);
- Area Merci varie e Rinfuse (molo 3 Gennaio e bacini di levante e storico; banchina Ligea).

La disciplina di dettaglio delle Norme di Attuazione del P.R.P. 2016 regola le suelencate aree funzionali, mediante "schede tecniche" descrittive e grafiche.

Le strategie di intervento infrastrutturali del nuovo Piano Regolatore Portuale delineano scenari di sviluppo nel settore dei principali segmenti di mercato: Ro-Ro(auto); Ro-Ro(pax), Contenitori, Crocieristica.

Attualmente alcuni degli interventi pianificati sono in corso di realizzazione ed in particolare ci sono:

- Salerno Porta Ovest – I stralcio – lotti I e II - collegamento del Porto commerciale con lo svincolo autostradale (cfr. par 5.3.3);
- il consolidamento delle banchine del Molo Trapezio Ponente e testata (completato);

- l'allargamento dell'imboccatura portuale (progetto esecutivo e lavori appaltati);
- l'approfondimento dei fondali (progetto definitivo completo);
- prolungamento scogliera S. Teresa (progetto esecutivo completo);
- modifica imboccatura Porto Masuccio Salernitano (progetto definitivo completo);
- Briccole Molo di Ponente - posto d'ormeggio. n.25 (progetto completato).

Inoltre ci sono interventi ex novo per i quali occorre redigere anche la progettazione.

Questi interventi sono:

- Fabbricato servizi;
- Realizzazione/fornitura di un ponte per imbarco e sbarco passeggeri dalla Stazione Marittima.
- Rifacimento della viabilità e delle pavimentazioni portuali
- Realizzazione bitte di ormeggio Molo Manfredi
- Adeguamento banchina di riva Porto Masuccio Salernitano

Infine, si riportano di seguito gli interventi previsti per i quali l'Ente è impegnato a reperire i relativi finanziamenti:

- Terminal traghetti per traffici Ro-ro Pax;
- Realizzazione sede della Direzione Portuale dell'AdSP;
- Prolungamento del molo Manfredi;
- Banchina di riva di S. Teresa.

4.2.3. Il porto di Castellammare

Il Porto di Castellammare con decreto del Ministero dei Trasporti del 18.09.2006 è stato inserito all'interno della circoscrizione dell'Autorità Portuale di Napoli. Esso si estende dal molo Quartuccio al molo Borbonico. Il porto è costituito da uno specchio acqueo di mq. 420.000, collocato in una insenatura della costa prospiciente la città, racchiuso e protetto dalle forti mareggiate, a ponente da un lungo molo detto di ponente o foraneo ed a levante dal molo di sottoflutto.

La superficie del Porto di Castellammare candidata alla ZES è pari a 25,53 ha, come rappresentato nella figura che segue:



4.2.3.1. Il PRP: gli ambiti e le funzioni

Per il porto di Castellammare di Stabia il PRP individua i seguenti Ambiti, che rappresentano le porzioni di territorio portuale, individuate da un insieme di caratteri omogenei, che tengono conto, sia del processo di formazione storica ed infrastrutturale, sia della destinazione funzionale prevalente e del ruolo all'interno del territorio portuale, anche in rapporto con la struttura urbana:

- AC - Area Cantieristica Navale;
- AS - Area Silos Magazzini Generali e banchina Marinella; AF - Area banchina Fontana;
- AM - Area banchina Mare Morto.

Il PRP contempla le seguenti funzioni portuali, così come definite dall'art. 5 della Legge 84/1994:

- funzione produttiva (cantieristica navale);
- funzione passeggeri e merci (crociere, unità navali veloci, Ro-Pax e Ro-Ro);
- funzione commerciale (merci varie, rinfuse solide e rinfuse liquide);
- funzione diportistica;
- servizi portuali generali.

In particolare:

1) L'Ambito Area Cantieristica Navale (AC) è destinato alla valorizzazione ed alla riorganizzazione della funzione produttiva (cantieristica navale). Con riferimento al quadro complessivo degli interventi delineato nel PRP, nell'Ambito sono previsti l'ampliamento e la riconfigurazione del molo di sopraflutto, nonché la razionalizzazione dell'uso degli accosti da destinare anche all'ormeggio di navi da crociera di grandi dimensioni. La riqualificazione dell'Ambito, necessaria per la migliore organizzazione delle funzioni previste, persegue i seguenti obiettivi:

- valorizzazione delle attività esistenti in relazione alle funzioni produttive possibili ed individuabili, anche sulla base di ragionevoli piani di rilancio produttivo ed occupazionale, in relazione ai mercati cantieristici globali;
- riorganizzazione e razionalizzazione dei fabbricati e delle aree in modo da assicurare una razionale "linea produttiva" continua, che eviti l'attuale movimentazione più volte di pezzi semilavorati e di sottoblocchi prefabbricati prima della fase di assemblaggio dello scafo, e consenta anche di liberare le aree e la banchina più limitrofa alla Banchina Fontana per usi misti;
- realizzazione del bacino di carenaggio, da dimensionarsi in relazione alle esigenze dei programmi di sviluppo produttivo della cantieristica, eliminando ogni interferenza con le altre funzioni previste per il porto e liberando il molo di sopraflutto da usi impropri;
- miglioramento del sistema degli accessi ed in particolare l'ingresso dalla S.S. Sorrentina, attraverso il ridisegno dell'intersezione con la viabilità esterna e la ricollocazione della sottostazione e delle aree di stoccaggio ponteggi e impianti provvisori adiacenti.

2) L'Ambito Area Silos Magazzini Generali e banchina Marinella (AS) è destinato ad attività miste ed in particolare alla riorganizzazione ed allo sviluppo delle attività passeggeri, in particolare crocieristiche e del cabotaggio interno al golfo, nonché alle attività commerciali compatibili. Nell'Ambito sono previsti anche i servizi generali portuali. Con riferimento al quadro complessivo degli interventi delineato nel PRP, nell'Ambito sono previsti la riconfigurazione e sistemazione del Molo dei Silos, per consentire gli accosti di navi da crociera di piccole e medie dimensioni e la rettifica ed ampliamento della Banchina Magazzini Generali-Marinella. La riqualificazione

dell'Ambito, necessaria per la migliore organizzazione delle funzioni previste, persegue i seguenti obiettivi:

- realizzazione di un adeguato e articolato sistema di accoglienza e di servizi per i passeggeri, con la realizzazione di una stazione marittima per le funzioni crocieristiche e per il cabotaggio verso Napoli, Capri e Sorrento;
- il miglioramento e riorganizzazione dei servizi generali portuali;
- riqualificazione e razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente e delle aree, anche ai fini del miglioramento della mobilità interna all'area portuale e delle connessioni pedonali con la città.

3) L'Ambito Area Banchina Fontana (AF) è destinato prevalentemente alla funzione diportistica nello specchio acqueo frontaliero alla banchina. Con riferimento al quadro complessivo degli interventi delineato nel PRP non sono previste opere di ampliamento della banchina, sono invece previste la realizzazione di opere e attrezzature di ormeggio legate al diportismo nautico. La riqualificazione dell'Ambito, necessaria per la migliore organizzazione delle funzioni previste, persegue i seguenti obiettivi:

- realizzazione di un adeguato, attrezzato e coordinato sistema di moli, banchine e pontili per il diportismo nautico, con i necessari servizi alle unità da diporto ed agli utenti;
- la riqualificazione delle aree libere dell'intero Ambito al fine di favorirne la fruizione e la valorizzazione anche nell'obiettivo del miglioramento del rapporto tra mare e città.

4) L'Ambito Area Banchina Mare Morto (AM) è destinato prevalentemente alla funzione diportistica nell'ampio specchio acqueo racchiuso tra il Molo Quartuccio ed il Molo di Sottoflutto. Con riferimento al quadro complessivo degli interventi delineato nel PRP, nell'Ambito sono previsti l'adeguamento del lato est del Molo di Sottoflutto, l'ampliamento della Banchina Mare Morto, e la riconfigurazione e prolungamento del Molo Quartuccio, in modo da costituire un ampio bacino protetto. La riqualificazione dell'Ambito, necessaria per la migliore organizzazione delle funzioni previste, persegue i seguenti obiettivi:

- realizzazione di un adeguato ed attrezzato sistema di moli, banchine e pontili per il diportismo nautico, con i necessari servizi alle unità da diporto ed agli utenti;
- adeguamento del lato est del Molo di Sottoflutto per accogliere, le imbarcazioni da diporto;

- riorganizzazione e razionalizzazione dei fabbricati e delle aree, anche ai fini del miglioramento della mobilità interna all'area portuale e di connessione con la viabilità cittadina;
- la riqualificazione delle aree libere dell'intero Ambito al fine di favorirne la fruizione e la valorizzazione anche nell'obiettivo del miglioramento del rapporto tra mare e città. A

All'interno dello specchio acqueo portuale sono presenti i seguenti moli/banchine:

- Molo di sopraflutto o foraneo, di cui i primi 200 metri a partire dalla testata sono adibiti prevalentemente all'ormeggio di unità in disarmo in sosta inoperosa o per l'esecuzione di lavori di breve durata, il resto della banchina è adibito all'ormeggio di unità in allestimento e ai lavori di riparazioni della società concessionaria (Cantieri Navali Italiani – Fincantieri);
- Banchina Fontana, destinata principalmente all'ormeggio delle unità da diporto e pesca;
- Banchina Magazzini Generali, destinata principalmente all'ormeggio delle unità da diporto e pesca e all'approdo delle unità della Capitaneria di Porto;
- Pontile Silos, attualmente non operativo;
- Banchina Marinella, destinata essenzialmente alle operazioni commerciali di imbarco/sbarco passeggeri e/o automezzi;
- Molo di Sottoflutto, destinato all'ormeggio delle unità navali che effettuano operazioni commerciali (merce varia, rifornimento di acqua per le isole) e all'approdo di unità da pesca locali e nautica da diporto;
- Banchina del Mar Morto, destinata al pubblico uso e all'ormeggio delle unità da pesca e da diporto;
- Molo Quartuccio, destinato al pubblico uso con installazione di attrezzature ludiche e ginniche.

I moli e le calate presentano i muri di sponda realizzati prevalentemente con pile indipendenti di massi sovrapposti. Gli ormeggi sono 10, di cui 4 destinati ad operazioni commerciali. I posti barca sono circa 920. I fondali variano da 0,10 a 9,00 metri.

Allo stato attuale, il porto di Castellammare di Stabia è fortemente caratterizzato dalla presenza dei Cantieri Navali Italiani della Fincantieri che gli conferiscono un carattere industriale. Tuttavia, la grandezza del porto e la naturale conformazione consentono la presenza e lo sviluppo, anche di attività legate al turismo nautico e passeggeri.

Altra attività importante presente nel porto di Castellammare di Stabia è costituita dalla nautica da diporto, che attualmente conta circa 1.000 posti barca. Altro traffico presente è relativo alle Autostrade del Mare, dirette prevalentemente a Sorrento e all'isola di Capri. Esiste una residuale attività commerciale riguardante il trasporto di merce alla rinfusa e il rifornimento di acqua per le isole.

4.2.3.2. L'operatività della infrastruttura e linee evolutive

Ai primi interventi di riqualificazione nell'area già avviati portuale seguiranno ulteriori interventi di natura infrastrutturale ed organizzativa che dovrebbero consentire di stabilizzare ed incrementare il traffico turistico/commerciale, porre le basi affinché si reintroduca stabilmente il flusso delle vie del mare e si renda possibile un traffico crocieristico, che dovrebbe essere attratto dalla maggiore vicinanza delle località turistiche della penisola sorrentina ed amalfitana nonché dei siti archeologici dell'area vesuviana.

Le soluzioni fino ad oggi individuate per la proposta di PRP tengono conto dello stato di fatto del porto, delle sue trasformazioni storiche, del suo inscindibile rapporto con la città ed il territorio circostante, al fine di promuoverne uno sviluppo sostenibile all'intero del delicato sistema vesuviano costiero.

Lo scalo stabiese per gran parte della sua conformazione attuale conserva l'impianto costruito nel 1723, che successivamente ampliato in epoca borbonica per funzioni militari, divenne il secondo porto commerciale del regno. A questa epoca risale anche la costruzione del Cantiere Navale, che separava il porto mercantile dal porto militare. Cessate le esigenze militari, tutto il bacino del porto militare fu completamente colmato e la nuova area, così ottenuta, andò ad ampliare l'esistente Cantiere Navale.

Fino a qualche decennio fa lo scalo era sede di notevoli traffici commerciali e turistici, quest'ultimi incentivati anche dalla presenza delle sorgenti termali poste a poche centinaia di metri in linea d'aria dalla zona portuale. Invece, a partire dagli anni '80 si è verificata una progressiva perdita delle funzioni commerciali come scalo merci che ha portato alla dismissione delle attività dei Magazzini Generali e dei Monopoli di Stato, riguardanti il mercato del grano e del sale.

La crisi dei traffici commerciali nel porto di Castellammare di Stabia è da imputare non soltanto alla generale crisi economica internazionale ma anche ad una scarsa competitività

rispetto ad altri porti dovuta ad una inadeguatezza degli spazi disponibili per lo stoccaggio delle merci, ad una difficile accessibilità veicolare alle aree portuali.

Il contesto territoriale in cui si inserisce il porto di Castellammare di Stabia è di particolare pregio dal punto di vista ambientale, paesaggistico e culturale. Infatti esso è situato in posizione strategica tra la Penisola sorrentina e l'area vesuviana, in diretta connessione con l'impianto storico del suo centro abitato e il sistema ambientale dei Monti Lattari.

Per la sua posizione strategica il porto di Castellammare costituisce una risorsa ed una opportunità all'interno del sistema dei porti campani, anche per la consistenza delle infrastrutture portuali già esistenti. Inoltre, un'ulteriore peculiarità che contraddistingue il porto di Castellammare è la stretta relazione tra l'impianto portuale e il centro storico della città, con alcune preesistenze importanti sia sotto il profilo economico-funzionale che sotto quello architettonico-culturale.

In questo contesto l'elaborazione della proposta di PRP non va elaborata come semplice programma di opere marittime e infrastrutturali, ma come un articolato e complesso processo di pianificazione e gestione, soprattutto in rapporto al territorio in cui operano ed alle relazioni che instaurano, definendo l'ambito di azione e di efficacia del PRP rispetto alla produttività, flessibilità e sviluppo sostenibile di un porto.

Dunque, il progetto del PRP parte da queste consapevolezze, per indagare, nell'ambito dei piani e dei programmi già in atto sul porto e nell'area, le possibilità e le criticità per un rilancio dello scalo, nell'ambito di un piano sistemico dei porti napoletani, da svolgere in sinergia con il porto di Napoli e con il porto di Salerno. Il rilancio dello scalo sarà quindi svolto in sinergia con il porto di Napoli e con il porto di Salerno. In questa ottica è in fase di definizione il PRP con l'obiettivo di:

- ridefinizione delle aree funzionali e delle relative infrastrutture a terra ed a mare, evitando ogni commistione;
- realizzazione di un terminal crocieristico per navi di medie dimensioni, di appoggio al sistema crocieristico di Napoli e rivolto principalmente al turismo per la penisola Sorrentina, Capri, i siti archeologici, il Fauto-Monti Lattari, il Vesuvio;
- riconversione e potenziamento della cantieristica, anche nel settore delle riparazioni navali, trovando soluzioni alternative per il carenaggio ed il varo- alaggio delle imbarcazioni;
- potenziamento ed adeguamento del sistema di cabotaggio (metrò del mare);

- ridefinizione delle aree ed ampliamento dell'offerta della nautica da diporto, anche in connessione ed integrazione con il porto di Marina di Stabia;
- organizzazione di uno spazio specifico dedicato alla nautica per la pesca;
- realizzazione, ampliamento e/o adeguamento delle infrastrutture a mare;
- riqualificazione complessiva delle aree portuali anche in relazione all'accoglienza ed alla sicurezza;
- riqualificazione e riconversione dei volumi edilizi e delle aree, in relazione alle funzioni individuate;
- assunzione di criteri di forte sostenibilità ambientale degli interventi, con implementazione di tecnologie adeguate soprattutto con utilizzo di risorse energetiche alternative e gestione virtuosa di ogni agente inquinante;
- ridefinizione dei margini del porto verso la città anche con soluzioni di continuità e di interconnessione tra città e mare, definendo una soluzione dell'intero waterfront;
- potenziamento e connessione del sistema infrastrutturale mare-ferro-gomma, a cominciare da un più adeguato sistema di accesso della viabilità e dalla riattivazione del sistema su ferro già esistente per connessioni di tipo metropolitano.

Il progetto principale relativo al porto di Castellammare dovrà essere quello di un definitivo intervento di dragaggio, esteso all'intero bacino portuale. Inoltre si prevede la riorganizzazione e rilancio del settore cantieristico, nell'ambito di una più complessiva riconfigurazione dell'area, dove determinante è la realizzazione di un bacino di costruzione/carenaggio.

4.3. Il sistema di trasporto aereo

Il trasporto aereo cargo presenta i più elevati tassi di crescita, attuali e prospettici, fra le diverse modalità di trasporto. In Italia, sebbene solo il 2% del volume delle merci viaggi per via aerea, quest'ultimo rappresenta il 40% del valore delle merci trasportate. Negli ultimi dieci anni l'abbattimento delle barriere all'entrata, soprattutto di tipo normativo e regolamentare, ma anche di tipo tecnologico ed economico, ha portato notevoli effetti sui collegamenti internazionali e infra-comunitari. Inoltre la diffusione delle tecniche di produzione *just-in-time* ha enfatizzato una componente molto rilevante del costo del trasporto, ossia il costo di immobilizzo delle merci trasportate. L'air cargo, ormai, è diventato sempre più importante nella supply chain in quanto è la modalità di trasporto più rapida nelle medie e lunghe distanze.

Di tutte le modalità di trasporto, in Italia, solamente il cargo aereo ha raggiunto e superato i valori pre-crisi (2007). In particolare l'e-commerce (+15%) ha spinto il traffico delle merci, portando ad un incremento dei Courier (+8%) e del Cargo Aereo (+5,1%).

Il sistema di trasporto aereo campano si compone di un aeroporto operativo nel segmento merci, Napoli Capodichino, e di un aeroporto in fase di adeguamento, Salerno-Pontecagnano, che potrebbe avere un interessante ruolo nell'ambito del trasporto delle merci.

4.3.1. L'aeroporto di Napoli

L'aeroporto di Napoli gode di una posizione strategica per la vicinanza di infrastrutture logistiche quali il Porto di Napoli, da cui è distante circa 8 km, l'Interporto di Nola ed il Porto di Salerno. Attualmente le esigenze di mobilità nell'area di intervento sono soddisfatte dalla rete autostradale e dalla viabilità ordinaria nonché da una viabilità secondaria. Il sistema viario di accesso all'aeroporto di Napoli è inoltre situato in posizione perfettamente baricentrica rispetto a molti punti di snodo. Annoverato nel Piano Nazionale degli Aeroporti redatto da ENAC tra i 12 Aeroporti Strategici della Nazione, Napoli Capodichino è il principale aeroporto del Mezzogiorno, ed il suo bacino di utenza, oltre alla Campania, comprende anche la Basilicata e parte della Puglia e della Calabria. Il terminal si trova a circa 7 km dal centro della città. Esso, inoltre, si trova su uno dei 4 corridoi TEN-T in Italia, il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

A meno di una piccola porzione che ricade nel comune di Casoria, il resto dei suoi 275 ha di superficie, si trovano nel comune di Napoli. Ha una sola pista di volo di 2628 m di lunghezza e 45 m di larghezza con due banchine di 7,5 m ciascuna. A sud della pista principale vi è una pista di rullaggio larga 23 m con quattro bretelle di collegamento. Sono disponibili 15 piazzole di sosta per aeromobili. L'aerostazione si affaccia direttamente sul piazzale e gli aerei vengono raggiunti con autobus. La capacità della pista è valutata dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) in 28 movimenti/ora.

Il terminal passeggeri si trova a 450 m dal raccordo autostradale di Capodichino (nodo di accesso all'A1, all'A6 ed all'A3); la strada che porta al terminal è a doppia carreggiata, inserita in aree edificate e con diverse immissioni. L'accessibilità al terminal dalla città è sviluppata lungo due assi principali: la Tangenziale e Corso Umberto Maddalena. Dalla Tangenziale, connessa alle autostrade A1, A16 e A3, è possibile immettersi direttamente nella strada di accesso all'aeroporto. Provenendo invece dal centro della città si raggiunge l'aeroporto attraverso la viabilità urbana.

Negli ultimi anni, con l'aumento delle rotte internazionali (+92% delle Rotte Internazionali rispetto al 2013), il traffico passeggeri è notevolmente cresciuto (+84% di crescita della componente internazionale, + 24,2% in totale rispetto al 2013), al punto che lo scalo napoletano si posiziona ai primi posti in Italia, subito dopo Fiumicino, gli aeroporti milanesi, Bergamo, Venezia e Bologna.

Per quanto concerne i dati di trasporto merci, nel 2015 (fonte ENAC) dall'aeroporto di Capodichino sono arrivati e partiti 51.932 aeromobili, cui sono corrisposte 8.464 t di merce e posta movimentata (+8,9% rispetto al 2014). In particolare un significativo impulso si è avuto dall'operatività degli "express curier", con DHL ed UPS, facendo registrare dei volumi costantemente in crescita. L'analisi del tasso di crescita annuale composto (CAGR) delle merci e relativo al periodo 2009-2014 evidenzia come Napoli abbia fatto registrare la crescita più elevata con il 39,20% tra i primi 20 aeroporti italiani per traffico merci.

Le previsioni di ulteriore crescita del traffico cargo presso lo scalo napoletano sono legate sostanzialmente alla crescita dell'attività di spedizionieri/parceling (corrieri espresso come DHL, UPS, TNT, ecc.). Si prevede quindi una crescita dell'ordine del 2% all'orizzonte temporale medio (2023). Le particolari condizioni urbanistiche dello scalo napoletano, prossimo alla città ed immediatamente adiacente alle principali autostrade verso Nord e verso Sud, lo rendono particolarmente idoneo allo sviluppo di un nodo di interscambio gomma/aereo per le attività non solo full cargo, ma, soprattutto, di spedizionieri/parceling.

In particolare, è stato da poco firmato un accordo con il vettore DHL per un incremento significativo del traffico merci sullo scalo, mentre UPS inizierà ad operare da quest'anno.

Per supportare ed alimentare ulteriormente la crescita, GESAC ha sviluppato un piano strategico di delocalizzazione delle infrastrutture che prevede la creazione di una vera e propria cittadella cargo in un'area al momento non utilizzata e di proprietà di privati sita a sud della pista di volo. Questo comporterebbe l'accentramento delle attività di express courier per DHL in primis e di UPS a seguire, con volumi di traffico potenzialmente superiore di oltre dieci volte rispetto a quanto ad oggi movimentato.

4.3.2. L'aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi

E' un aeroporto nazionale aperto al traffico aereo nazionale e comunitario per attività di trasporto aereo non di linea, nonché al lavoro aereo e scuola di pilotaggio. Sorge in provincia di

Salerno, a cavallo tra i comuni di Pontecagnano-Faiano , Montecorvino Rovella e Bellizzi. È sito a 12 km da Salerno e 70 km da Napoli. È dotato di un'unica pista di volo lunga 1.654 metri e larga 45 metri. L'accessibilità all'aeroporto è consentita attraverso lo svincolo "Pontecagnano Sud – Aeroporto" sull'Autostrada del Mediterraneo (A3).

La posizione dell'aeroporto è fortemente strategica sia per il trasporto passeggeri sia per il trasporto merci. Posizionato in posizione baricentrica rispetto alle aree più attive nel settore agro-alimentare, lo scalo presenta delle potenzialità molto interessanti. In quest'ottica sono già previsti potenziamenti infrastrutturali e tecnologici ed in particolare, l'allungamento della pista. Superato l'iter di approvazione dell'ENAC, l'allungamento della pista è stato finanziato dalla Regione Campania e potrebbe essere realizzato entro il 2020.

4.4. Il sistema interportuale

Il sistema italiano degli interporti è caratterizzato da strutture localizzate lungo le principali direttrici stradali e ferroviarie, site all'interno di aree produttive caratterizzate da elevata dinamicità. La maggioranza delle strutture è concentrata nell'area del Nord Italia ed in particolare, delle 21 strutture operative, solamente 4 strutture sono localizzate al Sud, di cui 2 presenti in Campania (interporto Sud Europa ed Interporto Campano). Entrambe sono posizionati lungo il Corridoio 5 delle reti TEn-T, corridoio che coinvolge anche gli interporti di Trento, Quadrante Europa, Bologna, Toscana Centrale, Centro Italia, Interporto delle Marche e Interporto Regionale della Puglia. In Figura 4.1 sono indicate, rispettivamente, la rete ferroviaria e quella autostradale di interesse nazionale (principale e secondaria).

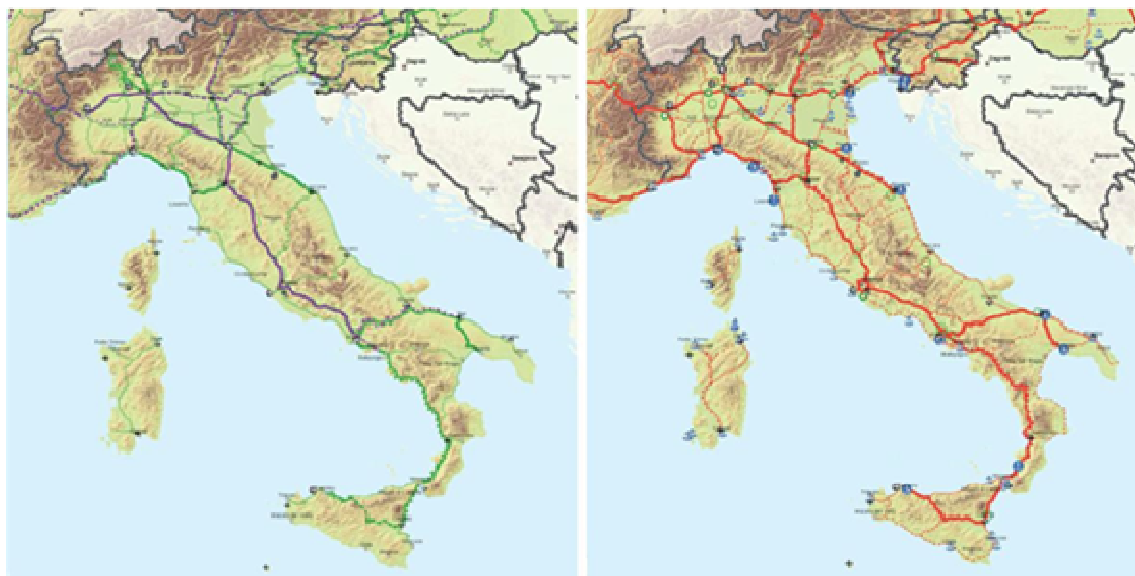


Fig. 4.1 – Le reti infrastrutturali di interesse nazionale (fonte UIR)

Analizzando le aree infrastrutturate con le aree disponibili per l'attività interportuale tra gli interporti con la maggiore capacità di espansione troviamo sono proprio l'Interporto Campano (1.384.000 mq di espansione nel breve-medio periodo) e l'interporto Sud Europa (1.380.000 mq). Seguono poi gli interporti di Bologna (1.183.000 mq), l'interporto di Rivalta Scrivia (1.180.000 mq), ed il Quadrante Europa (780.000 mq). In particolare, l'Interporto Sud Europa è tra i pochi interporti che potrebbero incrementare facilmente le proprie superfici utili di circa 800.000 mq.

Si segnala che anche dall'analisi delle aree coperte da magazzini, è possibile osservare come entrambi gli interporti campani sono tra le prime nove infrastrutture in Italia, con una preponderanza di magazzini per secco.

Per quanto concerne le aree terminalistiche, a parte Rivalta Scrivia, Bologna, Quadrante Europa e Padova, i cui terminal superano i 300.000 mq, i due interporti campani si posizionano subito dopo con terminal compresi tra 200.000 e 300.000 mq (Interporto Sud Europa 220.000 mq e Interporto Campano 205.000 mq). Interporto Sud Europa, in particolare, può contare su 19 binari di carico-scarico e risulta essere la struttura con il più alto numero di binari all'interno del terminal.

Confrontando le superfici terminalistiche e il numero di binari è possibile sottolineare alcune differenze strutturali tra ciascun interporto e in particolare il rapporto esistente tra lo spazio dedicato a ciascun fascio di binari e quello dedicato ai piazzali. Infatti alcuni terminal dedicano un maggiore spazio ai binari, mentre in altri casi c'è una predominanza dei piazzali. Nella maggior parte dei casi ci sono tra i 10.000 e i 20.000 mq per ciascun binario di carico scarico, ma anche in questo caso esistono eccezioni. In particolare Interporto di Rivalta Scrivia, Polo Logistico di Mortara, CePIM, Interporto di Cervignano del Friuli, Interporto Amerigo Vespucci e Interporto Campano mostrano valori maggiori.

Se si passa ad analizzare la lunghezza massima del treno ricevibile, entrambe gli interporti possono ricevere treni di lunghezza superiore ai 600 metri, l'interporto Campano treni di 750 metri (unico in Italia insieme a Bologna). Andando ad analizzare il fascio di presa consegna, Interporto Campano ha 13 binari di presa consegna, mentre interporto Sud Europa 4. Lo stesso interporto Campano può contare sulla stazione di riferimento interna all'area interportuale. Se si analizza il rapporto tra il numero di binari di carico/sscarico e il numero di binari di presa consegna, ebbene l'Interporto Sud Europa ha il rapporto maggiore in assoluto (6,3 binari di carico/sscarico per ciascun binario di presa consegna), rapporto che si riduce a 0,5 per l'interporto Campano.

Numeri significativi si incontrano, invece, per quanto concerne gli operatori. Infatti, le strutture con il maggior numero di operatori insediati sono SITO (203), Interporto Campano (138), Interporto di Trento (134), Interporto Quadrante Europa (130), CePIM (120), Interporto di Bologna (115) e Interporto Padova (90). Gli operatori insediati all'interno delle strutture sono principalmente operatori logistici.

4.4.1. L'interporto Sud-Europa

L'interporto di Marcianise è gestito dalla società Interporto Sud Europa S.p.A. e sorge a cavallo dei comuni di Maddaloni e Marcianise, a circa 7 km dall'interporto di Nola, al centro di un importante nodo sia stradale sia ferroviario ed è posto lungo il Corridoio TEN-T numero 5 ("Helsinki-La Valletta"). La struttura è parte integrante del Centro di Smistamento Merci di Maddaloni - Marcianise, attraverso cui è collegato alla rete ferroviaria nazionale sulla linea Roma - Napoli. L'interporto è collegato all'autostrada A1 tramite lo svincolo Caserta Sud.

Nell'area, sono presenti importanti strutture dedicate alla Logistica e strutture produttive che svolgono attività con un raggio di azione sia nazionale che extra nazionale.

Le principali realtà sono:

- il polo logistico Emea della Whirlpool Europe che prevede la creazione di un centro per assistenza e ricambi e di micro produzione di kit di accessori per tutta la gamma dei prodotti Whirlpool per l'area Europa, Medio Oriente e Africa con un numero di addetti a regime di circa 320 unità;
- il polo logistico Lillo S.p.A. con un investimento di 4,5 mln di euro con una superficie coperta di oltre 6.000 mq con una capacità di stivaggio di oltre 1.000 container pari a 20.000 tn di merce no food ed il Polo logistico Magsistem di Gricignano.

L'Interporto Sud Europa si sviluppa su una superficie di oltre 4 milioni di metri quadri, cui si aggiungono gli oltre due milioni dello scalo ferroviario RFI e può servire un ampio bacino in grado di raccogliere il traffico in arrivo nei porti di Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Civitavecchia nonché quelli di Taranto, Bari e Brindisi.

Il suo Terminal Intermodale, collegato alla più grande stazione ferroviaria merci d'Italia, ovvero lo scalo Maddaloni-Marcianise, costituisce con essa una piattaforma integrata unica per dimensioni e capacità su tutto il territorio nazionale e si pone come uno dei principali poli del network degli HUB europei. Attualmente all'interno dello scalo è presente una stazione ferroviaria

composta da un fascio arrivi di 21 binari, un fascio transiti informatizzato, ed un fascio direzione e partenze di 48 binari. Ubicato in prossimità della linea AV/AC e lungo la dorsale tirrenica, può ricevere i treni merci provenienti da Nord per il Sud e viceversa, dal Tirreno per l'Adriatico e viceversa, con una capacità potenziale giornaliera di composizione e scomposizione pari a circa 200 treni /giorno.

Accanto allo scalo di smistamento sono presenti 2 terminal, di cui uno gestito da Terminal Italia, che coprono entrambi 220.000 mq e accolgono 19 binari di carico scarico, ciascuno lungo 650 metri, collegati alla rete nazionale attraverso la stazione merci di Maddaloni-Marcianise grazie ad un fascio di 3 binari di presa consegna.

L'infrastruttura può rivestire, oltre che il classico ruolo di piattaforma intermodale e logistica ed area di custodia temporanea doganale, anche quello di area retroportuale capace di intercettare i traffici provenienti dal Medio Oriente e dal bacino del Mediterraneo e diretti verso il grande mercato europeo. Per i traffici provenienti dal nord e dall'Est Europa potrebbe divenire *Hub* internazionale per il trasporto delle merci in termini intermodali, in particolare potenziando i collegamenti da e per le regioni del nord Europa e con quelle ad Est, attraverso accordi partenariali con i principali impianti presenti nel nord Italia ed Europei.

Per quanto riguarda l'organizzazione funzionale dell'interporto, il progetto originario prevede tre macro poli:

- Polo logistico intermodale, su una superficie complessiva di circa 1,9 mln di mq, in cui sono previste le funzioni di piattaforma logistica di consolidamento, piattaforma logistica di distribuzione, terminal containers, terminal intermodale (ferro-gomma) e servizi agli operatori. All'interno dell'area sono in funzione attività di magazzinaggio, movimentazione, carico/scarico ferro-gomma, lavorazioni a valore aggiunto consolidamento/deconsolidamento, distribuzione/raccolta e attività doganali;
- Polo logistico merci/industriale, su di un'area di 0,8 mln di mq in cui si svolgono le funzioni di piattaforma di stoccaggio merci specialistiche, piattaforma per insediamenti industriali e produttivi con attività di stoccaggio, distribuzione, stazione di servizio carburanti ed attività di produzione industriale;
- Polo direzionale, su una superficie di circa 0,5 mln di mq, con insediamenti ed uffici direzionali, agenzia delle dogane, uffici direzionali, albergo ed uffici pubblici.

Per quanto concerne la movimentazione nel 2015 il terminal ha movimentato 360 coppie di treni intermodali, per un totale di 6.728 TEU che hanno collegato Marcianise a destinazioni in

tutta Europa. Per quanto riguarda invece le coppie di treni convenzionali, queste sono state 769 e hanno collegato l'interporto a Villach (Austria), Lecco, Cittadella e Brescia.

Il traffico gomma-gomma all'interno dell'Interporto nel 2015 è stato costituito da 720.000 camion.

4.4.2. L'Interporto Campano

L'interporto Campano, gestito dalla Interporto Campano S.p.A., si colloca in posizione estremamente favorevole rispetto alle reti stradale e ferroviaria. Sorge a ridosso del CIS di Nola, che ospita tutti i maggiori grossisti dell'area napoletana e che rifornisce i commercianti al dettaglio di gran parte dell'Italia meridionale. È direttamente collegato alla rete autostradale nazionale e regionale, attraverso il casello di Nola dell'A30 e, con un percorso di circa 1 km, è collegato con l'Autostrada dei due mari (A16). Inoltre l'impianto è dotato di una stazione RFI, denominata "Nola – Interporto", gestita dall'Area Rete Ferroviaria Italiana – Trenitalia, che è stazione di testa di una linea che si distacca dalla Cancellino-Salerno.

Il sistema interportuale è stato progettato per movimentare a regime fino a 8,5 milioni di tonnellate di merce all'anno, di cui 5,5 con tecniche intermodali e 3 su strada. Al suo interno, si possono individuare sei aree funzionali:

- terminal intermodale di circa 225.000 mq;
- area autotrasportatore, con 236.000 mq di piazzali che permettono la sosta contemporanea di circa 300 Tir;
- polo del freddo, con magazzini di 180.000 mc ad atmosfera e temperature controllate, per la gestione dell'intero ciclo del freddo;
- magazzini, con una superficie di circa 500.000 mq;
- area dedicata ai grandi operatori logistici;
- area doganale, che si estende su di una superficie di 20.000 mq, di cui 4.000 destinati alla sosta degli automezzi.

Il cuore dell'impianto è costituito dal terminal intermodale (TIN Nola). È dotato di un piazzale di 7,5 Ha, destinato allo stoccaggio ed all'*handling*, e di due sistemi di binari e piste affiancati, per il trasbordo di containers, casse mobili e semirimorchi. Ogni sistema ha tre binari con modulo da 750 metri, due piste di scorrimento dei semiarticolati e fasce laterali per la sosta delle unità di carico durante le operazioni di trasbordo. Un binario parallelo ai due sistemi

consente il disimpegno dei locomotori. Per entrambi i sistemi è prevista la dotazione di tre trastainer. Complessivamente il terminal è servito da una stazione di tredici binari, sempre con modulo di 750 m. I sei binari centrali sono elettrificati e collegati direttamente alla rete RFI. Affiancati ad essi, sui due lati, sono stati realizzati altri sette binari a servizio dei capannoni raccordati dell'interporto.

Il terminal intermodale, che occupa 225 mila metri quadrati, gestito da TIN (Terminal Intermodale Nola), è costituito da piazzali per lo stoccaggio e la movimentazione delle unità di carico (containers, casse mobili e semirimorchi) dalla rete ferroviaria a quella stradale o viceversa. Il terminal è dotato di due fasci di binari, lunghi 750 metri, ciascuno di tre coppie di binari affiancati e un'asta di manovra consentono la formazione dei treni cosiddetti "blocco" in tempi rapidi e certi. Il terminal, inoltre, è servito da una palazzina uffici e gestione merci dotata dei più sofisticati software gestionali.

La stazione denominata Nola-Interporto, è immediatamente connessa al Terminal Intermodale e presenta una capacità massima di circa 30 coppie di treni al piano.

Rispetto all'attuale configurazione infrastrutturale, è previsto il potenziamento infrastrutture esterne viabilità di accesso attraverso il completamento del II e III lotto Interporto di Nola. Il progetto, che è stato già approvato e finanziato nell'ambito "dell'Accordo di programma quadro APQ - infrastrutture per la viabilità", prevede:

- la costruzione di due nuovi svincoli in entrata ed in uscita dall'area Asi per la connessione con la SS 7 Bis;
- la realizzazione di un nuovo asse di collegamento diretto tra il casello autostradale di Nola e l'area industriale per la connessione con la rete A30;
- la riqualificazione della viabilità a livello provinciale.

Allo stato attuale i lavori risultano eseguiti all'80% ed anche parzialmente collaudati ed aperti al traffico.

5 - Le infrastrutture di collegamento

Nei paragrafi che seguono viene fornito un quadro di sintesi del sistema di trasporto regionale, del livello di accessibilità tra le aree selezionate e i nodi trasportistici e logistici, ed infine del sistema di collegamenti per le 21 aree produttive.

5.1 La rete stradale

La rete stradale della Regione Campania ha un'estensione complessiva pari ad oltre 25.000 km, suddivisi tra autostrade, strade statali, regionali, provinciali e comunali, come riportato nella tabella seguente:

Tab.5.1. Articolazione delle infrastrutture stradali regionali

Strade	Estensione [km]
Autostrade	494
Strade statali	1.280
Strade regionali	1.599
Strade provinciali	6.480
Strade comunali	15.400
TOTALE	25.253

Nell'ambito della rete complessiva, può essere isolata una rete stradale di interesse regionale, da intendersi come l'insieme delle arterie stradali prevalentemente interessate da mobilità a carattere regionale (cfr. Figura 5.1). Tale rete, che ha un'estesa complessiva di circa 5.400 km, comprende le autostrade, le strade statali (ANAS), le strade regionali (ex-ANAS) e le principali strade provinciali, con almeno un nodo di intersezione con la rete regionale, statale e autostradale (circa 2.000 km). Da tale rete, quindi, risultano escluse le strade comunali e quelle strade provinciali interessate, prevalentemente, da mobilità a carattere locale.



Fig. 5.1 – Rete stradale di interesse regionale

La rete autostradale, come riportato nella tabella 4.1, ha un'estensione di 494 Km e, rispetto alla rete principale extracomunale, pesa circa il 5%, percentuale superiore a quella rilevata su scala nazionale, che si attesta al 3,7%.

Inoltre, la Campania presenta una buona densità di strade rispetto alla superficie territoriale ed il rapporto tra rete stradale campana e la superficie è considerevolmente superiore alla media nazionale: 3,3 km di autostrade per ogni 100 kmq di estensione territoriale regionale contro i 2,24 km della media nazionale, 67,0 km di strade regionali e provinciali contro 51,42 km della media nazionale, 9,7 km di altre strade di interesse nazionale contro i 6,61 della media nazionale. In Tabella 5.2 sono evidenziati i suddetti indicatori con il loro confronto rispetto agli analoghi misurati per altre aree significative.

Tab.5.2. Indicatore di densità – Anno 2013

Indici	Territorio	Strade Regionali e Provinciali	Altre Strade di interesse Nazionale	Autostrade
Km strade per 100 kmq di superficie territoriale	Campania	67	9,7	3,3
	Sud ed isole	59,33	10,73	7,73
	Italia	51,42	6,61	2,24

Fonte: elaborazioni Acamir su dati CNT 2013/2014

La rete stradale esistente consente il collegamento diretto di tutti i capoluoghi di provincia della Regione Campania che sono tra loro collegati direttamente dal sistema autostradale, ad eccezione di Caserta e Benevento. L'ossatura portante del sistema stradale si fonda sulle direttrici autostradali rappresentate da:

- l'autostrada A1 "del Sole" Milano-Roma-Caserta-Napoli,
- l'autostrada A30 da Caserta a Salerno,
- l'autostrada A3 Napoli-Salerno,
- l'autostrada A2 "del Mediterraneo" da Salerno a Reggio Calabria,
- l'autostrada A16 "dei due mari" Napoli-Bari,
- la tangenziale di Napoli A56.

La rete autostradale è caratterizzata da buone caratteristiche geometrico-funzionali, ed è fortemente interconnessa mediante connessioni dirette (A1-A3, A1-A16, A16-A30, A3-A2, A30-A2, A1-A56) e mediante il raccordo autostradale RA2 che consente il collegamento A16-A2. L'autostrada A2, inoltre, in corrispondenza dello svincolo di Sicignano degli Alburni si connette al raccordo autostradale Sicignano-Potenza e consente un rapido collegamento con la Basilicata e la zona ionica della Calabria (Metaponto).

Le autostrade A1 Milano-Caserta ed A30 Caserta-Mercato San Severino, gestite dalla società Autostrade, sono strade a carreggiate separate con tre corsie per senso di marcia e garantiscono un alto standard funzionale.

Il raccordo autostradale Mercato San Severino-Salerno ha, per un primo e breve tratto, le caratteristiche dell'A30, per poi innestarsi sul raccordo Avellino-Salerno, a due corsie per senso di marcia con banchine e spartitraffico e garantisce buoni standard funzionali.

Da un punto di vista funzionale, l'autostrada A3 Napoli-Salerno, costituisce il raccordo tra l'autostrada A1 "Milano - Roma – Napoli" e il tratto dell'A2 Autostrada del Mediterraneo e rappresenta l'arteria di collegamento tra Napoli e la sua periferia orientale e vesuviana costiera. A seguito del recente intervento di adeguamento a tre corsie, del potenziamento di alcuni degli

svincoli esistenti e della realizzazione di nuovi svincoli, l'infrastruttura garantisce ormai un alto standard funzionale.

Per quanto riguarda l'autostrada del Mediterraneo A2, gestita dall'ANAS, le caratteristiche geometriche sono state adeguate con tre corsie per senso di marcia fino al nodo di Sicignano degli Alburni e con due corsie più corsie di emergenza tra Sicignano degli Alburni ed il confine con la Basilicata.

L'autostrada A16 Napoli-Canosa, gestita anch'essa dalla società Autostrade, è caratterizzata da una sezione trasversale a due corsie per senso di marcia, ad eccezione di brevi tratti caratterizzati da forti livellette, nelle quali è prevista una ulteriore corsia di arrampicamento garantendo alti standard funzionali.

Infine, la Tangenziale di Napoli (A56), da Pozzuoli alla barriera di Capodichino, è caratterizzata da una sezione trasversale a tre corsie per senso di marcia oltre alle banchine laterali, ad eccezione delle tratte in galleria e viadotto: tale infrastruttura garantisce buoni standard funzionali.

Accanto alla rete autostradale, i collegamenti con le regioni confinanti sono assicurati, anche da altre quattro direttrici e precisamente:

- la Basentana, strada a quattro corsie e carreggiate separate, gestita dall'ANAS, per i collegamenti con la Basilicata,
- la SS 7 quater "Domiziana" che collega con la parte costiera del Lazio,
- la SS 85 "Venafrana" che collega la Campania con il Molise e l'Abruzzo,
- le SS 87/88 che collega Benevento con il Molise,
- la SS 598, che da Atena Lucana conduce verso l'interno della Basilicata.

In conclusione la rete stradale è caratterizzata da una significativa capillarità e da una chiara gerarchizzazione che consente un collegamento diretto, mediante infrastrutture di scorrimento, tra le principali realtà sociali e produttive della Regione.

Il rilevante peso della popolazione, oltre che delle attività produttive insediate, determinano un forte utilizzo della rete e fenomeni di congestione localizzati per il quale la Regione ha avviato un programma di adeguamento della rete stradale campana.

In particolare, per quanto concerne la rete stradale, nell'ambito del Piano Direttore della Mobilità Regionale (DGR 306/2016), sono previsti 31 interventi connessi all'adeguamento/rafforzamento delle rete di interesse nazionale e 110 interventi inerenti la rete regionale.

5.2. Il sistema di trasporto ferroviario

La rete ferroviaria in Campania, complessivamente, raggiunge un'estensione di poco superiore ai 1.400 km ed è gestita dalle seguenti società:

- RFI spa (78,5% del totale);
- EAV srl (20,5% del totale);
- ANM spa (1,3% del totale).

L'accesso ai servizi lungo la rete è garantito dalla presenza di 359 stazioni/fermate, delle quali 319 (88,9%) sono aperte all'esercizio:

- 145 lungo la rete RFI (45,5% del totale);
- 152 lungo la rete EAV (47,6% del totale);
- 22 lungo la rete ANM (6,9% del totale).

La rete di interesse per il sistema logistico campano è sostanzialmente quella gestita da RFI che si estende per oltre 1.000 km (comprensivi della tratta Campana della linea AV/AC): di questi, il 59% è a doppio binario ed il 78% è elettrificato. In base alle sue caratteristiche, tale rete può essere suddivisa in:

- rete fondamentale: caratterizzata da un'alta densità di traffico ed elevata qualità dell'infrastruttura (in ambito regionale/nazionale comprende gli assi di collegamento fra le principali città);
- rete complementare: caratterizzata da valori di densità di traffico minori rispetto a quella fondamentale, costituisce la maglia di collegamento tra le direttrici della rete fondamentale.
- La rete fondamentale, in Campania, è costituita da:
 - linea AV Roma-Napoli;
 - linea Roma-Napoli via Formia/Villa Literno/Aversa;
 - linea Roma-Napoli via Cassino/Caserta/Cancello;
 - linea Napoli-Salerno-Battipaglia-Sapri-Paola/Cosenza/Reggio Calabria, (quadruplicata tra Napoli e Salerno con la nuova linea a Monte del Vesuvio) che costituisce la prosecuzione verso sud della linea AV Roma-Napoli e dell'esistente Roma-Napoli via Formia;
 - linea Caserta-Benevento-Savignano Greci-Foggia, parte della linea trasversale transappenninica Caserta- Foggia.
- La rete complementare è costituita da:

- “passante metropolitano” di Napoli;
- Metropolitana di Salerno, costituita dal terzo binario della linea Salerno – Battipaglia;
- linea Vairano Caianello-Venafro, tratta campana della linea per Isernia-Campobasso che, nella stazione di Vairano, si innesta sulla direttrice Cassino - Caserta – Napoli;
- linea Battipaglia-Sicignano degli Alburni, tratta campana della linea Battipaglia-Potenza;
- linea Salerno-Mercato S. Severino-Avellino-Benevento–Bosco Redole, tratta campana che si collega alla linea Venafro-Campobasso.

Accanto alla rete ferroviaria gestita da RFI si inseriscono la rete ferroviaria gestita dall'ANM e dall'EAV che ha funzione di trasporto passeggeri a servizio degli ambiti: urbani di Napoli, suburbano di Napoli, vesuviano, flegreo e area metropolitana di Napoli. Nella figura 5.3 sono sintetizzate le infrastrutture di collegamento ferroviario distinte per soggetto gestore. La Campania, in termini di dotazione infrastrutturale, presenta una buona capillarità, anche superiore alla media italiana rispetto alla superficie totale delle Regione ed in particolare la densità di rete rispetto all'area servita è pari allo 0,081 km/km², evidenziando quote elevate, superiori alla Liguria, alla Lombardia ed alla Puglia come illustrato nella sottostante Figura 5.2.

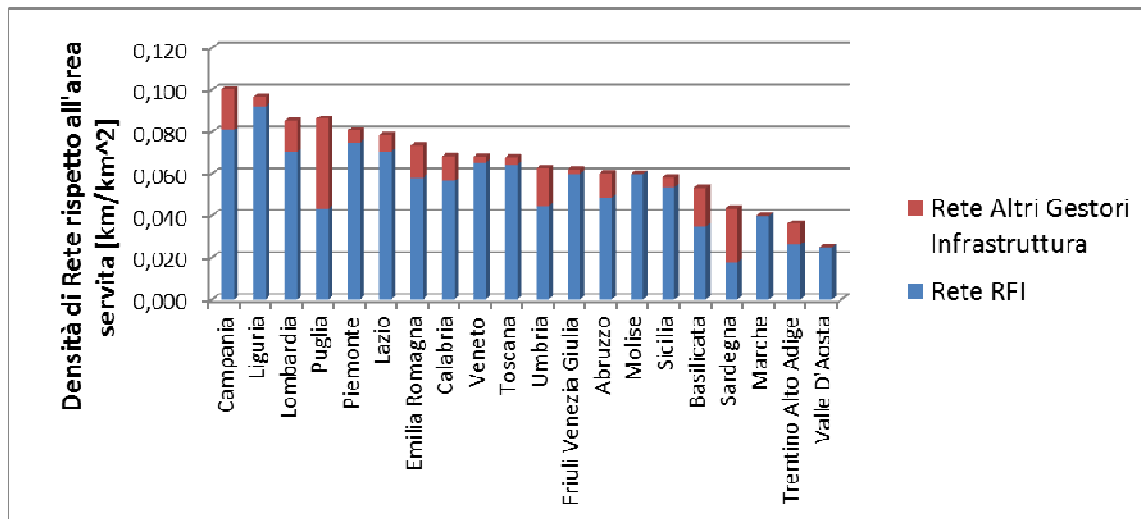


Fig. 5.2 – Densità della dotazione ferroviaria regionale

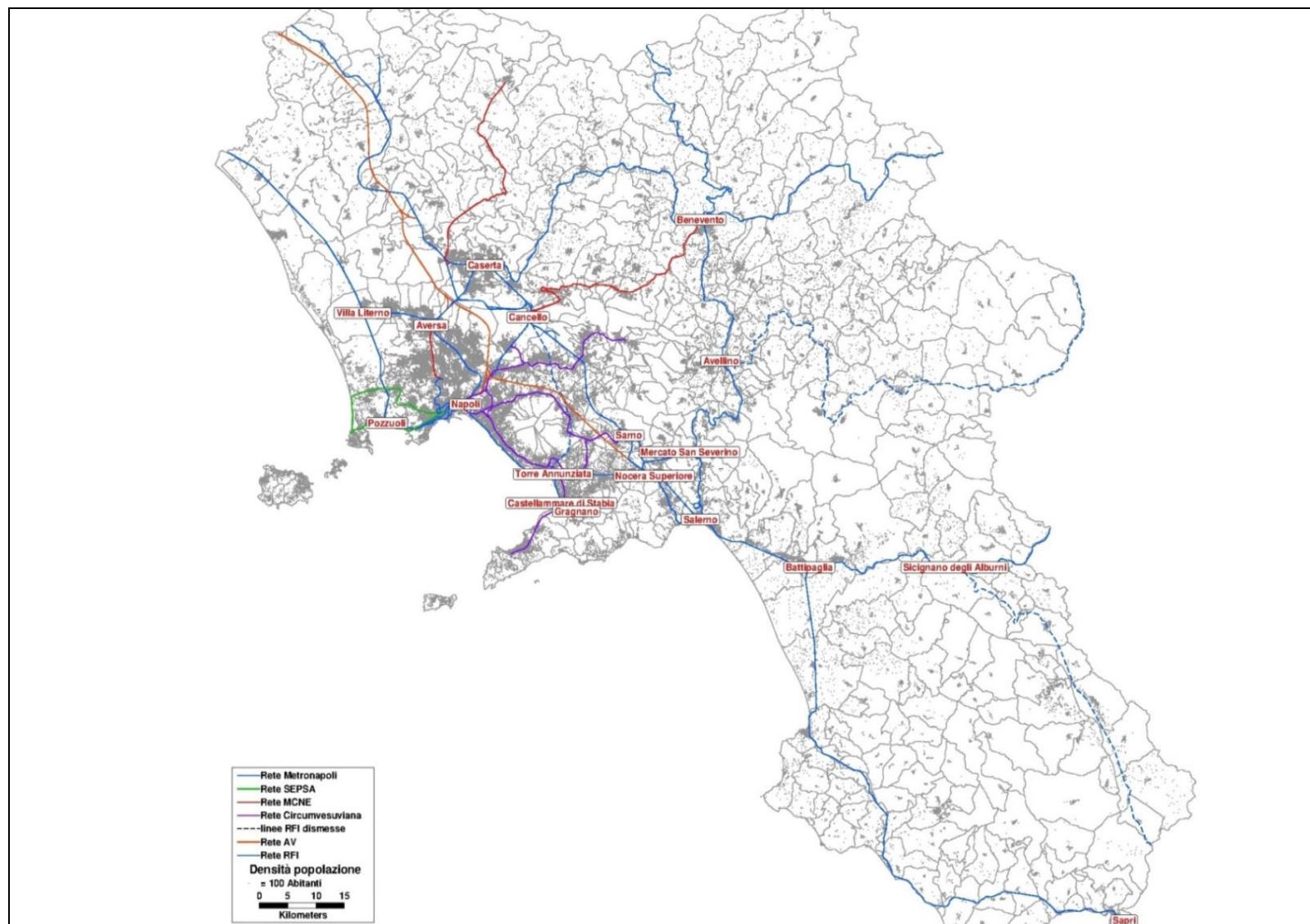


Fig. 5.3 – Rete ferroviaria regionale

5.3. L'accessibilità dei nodi logistici

Relativamente all'accessibilità dei nodi trasportistici, ovvero dei terminali logistici della ZES, ed in particolare i porti, gli interporti e gli aeroporti, bisogna considerare sia le modalità di accesso alle reti stradale e ferroviaria dei singoli nodi, e sia i collegamenti origine/destinazione rispetto alle varie aree industriali/produttive individuate al capitolo precedente.

Per quanto concerne il primo aspetto, ed in particolare per quanto riguarda l'accesso alla rete stradale, alla Tabella 5.3 sono indicati i nodi della rete di accesso ed anche i nodi di accesso alle varie autostrade presenti sul territorio regionale con le relative distanze.

Tab.5.3. Nodi logistici e accessibilità stradale

Tipo di nodo	Denominazione	Accessibilità stradale			Accesso a rete autostradale		
		svincolo	infrastruttura	accesso	autostrada	innesto/ svincolo	distanza (km)
Porti	Napoli	porto di Napoli	Autostrada A3	diretto	A1	innesto napoli	2
					A2	innesto salerno	54
					A3	napoli porto	0
					A16	innesto napoli	10
					A30	innesto caserta nord	24
	Salerno	salerno centro	Autostrada A2 Autostrada A3	indiretto	A1	innesto napoli	49
					A2	innesto salerno	3
					A3	salerno centro	6
					A16	avellino est	40
					A30	innesto mercato san severino	15
	Castellammare di Stabia	castellammare	Autostrada A3	indiretto	A1	innesto napoli	30
					A2	innesto salerno	42
					A3	castellammare	11
					A16	innesto napoli	37
					A30	innesto mercato san severino	51
Interporti	Sud Europa (Marcianise/Maddaloni)	caserta sud	Autostrada A1	indiretto	A1	caserta sud	6
					A2	innesto salerno	73
					A3	innesto napoli	26
					A16	innesto napoli	19
					A30	innesto caserta nord	8
	Campano (Nola)	nola	Autostrada A30	indiretto	A1	innesto napoli A16	20
					A2	innesto salerno	49
					A3	innesto napoli	33
					A16	nola	4
					A30	nola	3
Aeroporti	Napoli Capodichino	aeroporto	Tangenziale di Napoli A56	diretto	A1	innesto da ramo tangenziale	4
					A2	innesto salerno	59
					A3	innesto napoli	9
					A16	innesto napoli	6
					A30	innesto caserta nord	20
	Salerno-Costa d'Amalfi	Pontecagnano sud	Autostrada A2	indiretto	A1	innesto napoli	69
					A2	pontecagnano sud	3
					A3	innesto salerno	21
					A16	avellino est	53
					A30	innesto mercato san severino	27

Per quanto riguarda l'accessibilità di tipo ferroviario, escludendo gli aeroporti ed i porti di Salerno e Castellammare, il collegamento fondamentale alla rete ferroviaria è quello del Porto di

Napoli. Quest'ultimo è rappresentato dal raccordo ferroviario, esclusivamente a servizio merci in sede propria, con la stazione Traccia e con la rete nazionale di RFI, e quindi direttamente con le aree "retroportuali" dei due interporti. Tale collegamento risulta attualmente è sospeso.

Nel paragrafo 5.5 sono illustrati tutti gli interventi infrastrutturali atti a rafforzare l'accessibilità ai singoli nodi ed in particolare a ripristinare la modalità ferroviaria per il trasporto merci da/per il porto di Napoli, sia dagli interporti che, direttamente, da alcune aree produttive.

5.4. I collegamenti tra le aree produttive selezionate

Nell'ambito del quadro infrastrutturale innanzi descritto, è utile riepilogare e sintetizzare la tipologia e il livello di servizio dei collegamenti tra le varie aree produttive ed i nodi trasportistici e logistici, ovvero con i porti, gli interporti e gli aeroporti. In Figura 5.4 sono rappresentate le 28 aree suddivise per tipologia (porti, aeroporti, interporti, aree produttive o industriali) e la loro ubicazione geografica nell'ambito della rete intermodale campana. In particolare, per quanto concerne il sistema dei trasporti, nella figura sono indicate la rete ferroviaria e la rete stradale primaria. Per quest'ultima, indipendentemente dalla tipologia di strada e dall'Ente gestore, si sono rappresentate le sole strade con carreggiate separate e svincoli sfalsati.

Per quanto concerne le relazioni funzionali delle singole aree industriali/produttive con i nodi logistici (porti/aeroporti/interporti), si è concentrata l'attenzione sulla modalità gomma, che in Campania copre oltre il 90% delle merci trasportate. Il sistema dei collegamenti stradali è funzionalmente connesso e quindi efficace e presenta, per tutte le aree produttive, un livello di servizio soddisfacente ed un fortissimo nesso funzionale tra aree industriali e produttive, nodi e terminali del trasporto. In tabella 5.3, per tutte le aree individuate, è indicata la distanza su rete primaria dai nodi logistici di destinazione ed il livello medio di servizio secondo una scala qualitativa che tiene conto, per ciascun percorso, dell'incidenza della rete primaria, della viabilità di accesso/egresso alla rete e della presenza di eventuali tratte urbane con possibili criticità dovute alla congestione stradale.

Per quanto concerne la rete ferroviaria, il collegamento principale è quello esistente tra il porto di Napoli e gli interporti di Nola e Sud Europa. Tale collegamento presenta un'interferenza con la viabilità comunale di Napoli in via di risoluzione (cfr.par.5.5).

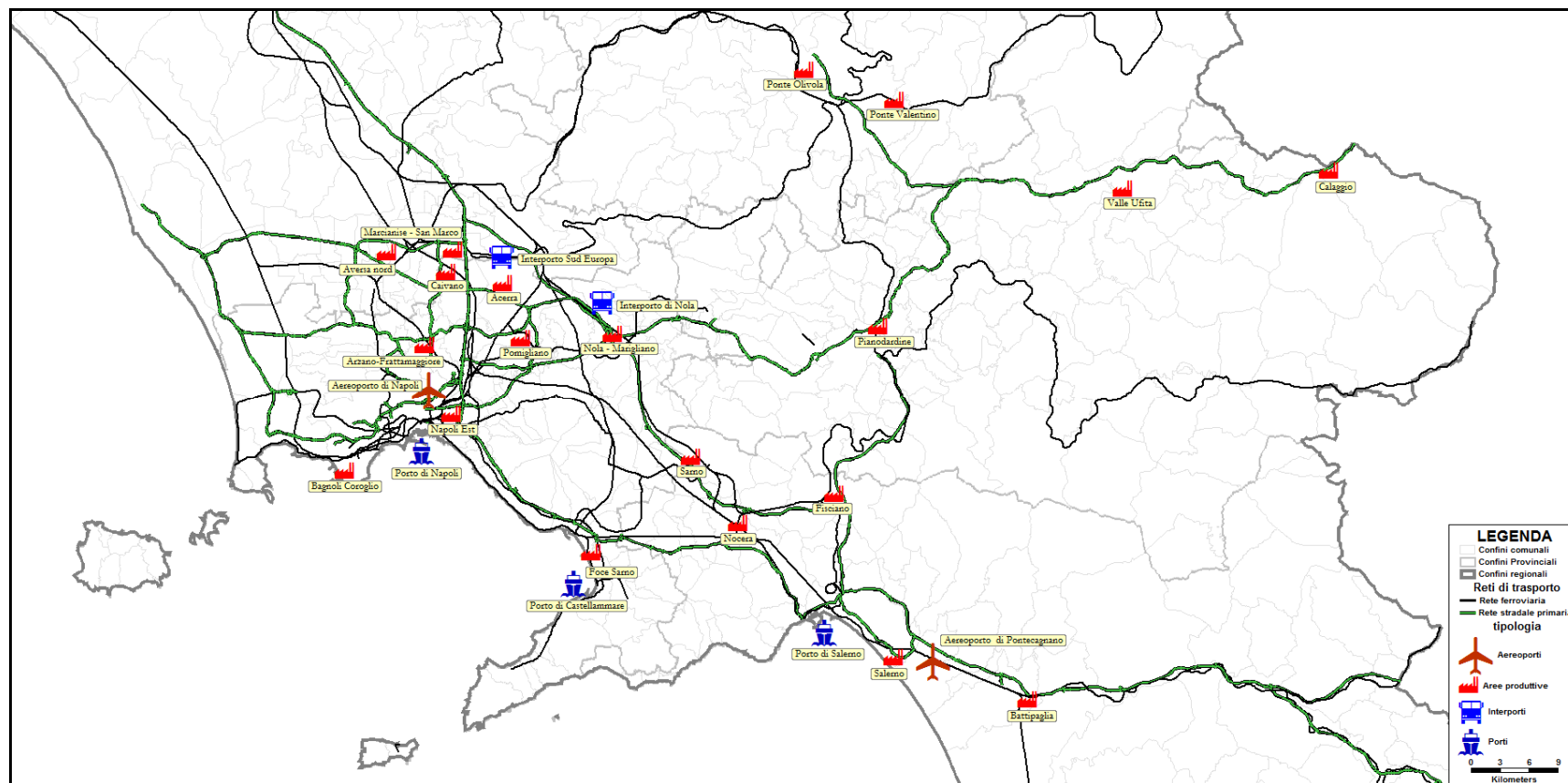


Fig. 5.4– Le ZES e le reti infrastrutturali

Tab.5.4. Quadro dell'accessibilità stradale tra aree industriali/produttive e nodi trasportistici della ZES

Accessibilità stradale	Porti						Interporti				Aeroporti			
	Napoli		Salerno		Castellammare di Stabia		Sud Europa (Marcianise/ Maddaloni)		Campano (Nola)		Napoli Capodichino		Salerno-Costa d'Amalfi	
	distanza indicativa (km)	livello servizio	distanza indicativa (km)	livello servizio	distanza indicativa (km)	livello servizio	distanza indicativa (km)	livello servizio	distanza indicativa (km)	livello servizio	distanza indicativa (km)	livello servizio	distanza indicativa (km)	livello servizio
Acerra (NA)	25	ottimo	66	ottimo	51	buono	15	buono	14	ottimo	19	ottimo	79	ottimo
Arzano-Casoria-Frattamaggiore (NA)	20	ottimo	65	ottimo	48	buono	20	buono	24	ottimo	16	ottimo	86	ottimo
Caivano (NA)	25	ottimo	69	ottimo	52	buono	9	buono	21	ottimo	20	ottimo	86	ottimo
Foce Sarno (NA)	27	buono	32	buono	5	sufficiente	47	sufficiente	48	buono	29	buono	51	buono
Marigliano – Nola (NA)	31	ottimo	54	ottimo	59	buono	30	buono	1	ottimo	27	ottimo	66	ottimo
Pomigliano (NA)	18	ottimo	45	ottimo	61	buono	20	buono	15	ottimo	17	ottimo	72	ottimo
Calaggio (AV)	122	ottimo	102	ottimo	149	buono	123	buono	99	ottimo	117	ottimo	115	ottimo
Pianodardine (AV)	64	ottimo	38	ottimo	77	buono	65	buono	41	ottimo	59	ottimo	51	ottimo
Valle Ufita (AV)	104	ottimo	82	ottimo	123	buono	100	buono	80	ottimo	95	ottimo	93	ottimo
Ponte Valentino - stralcio (BN)	93	ottimo	79	ottimo	121	buono	99	buono	77	ottimo	93	ottimo	90	ottimo
Aversa Nord – stralcio (CE)	29	ottimo	73	ottimo	56	buono	13	buono	27	ottimo	24	ottimo	91	ottimo
Marcianise - San Marco (CE)	26	ottimo	70	ottimo	52	buono	7	buono	24	ottimo	21	ottimo	87	ottimo
Battipaglia (SA)	88	buono	28	buono	68	sufficiente	105	sufficiente	82	buono	88	buono	11	buono
Fisciano – Mercato San Severino (SA)	63	ottimo	16	ottimo	54	buono	64	buono	40	ottimo	58	ottimo	28	ottimo
Salerno (SA)	65	ottimo	10	ottimo	51	buono	88	buono	62	ottimo	55	ottimo	11	ottimo
Bagnoli – Coroglio (NA)	24	sufficiente	70	sufficiente	50	sufficiente	39	sufficiente	45	sufficiente	17	sufficiente	89	sufficiente
Napoli Est (NA)	2	ottimo	52	ottimo	28	buono	26	buono	29	ottimo	5	ottimo	72	ottimo
Piattaforma Contrada Olivola (BN)	83	ottimo	85	ottimo	129	buono	61	buono	65	ottimo	98	ottimo	96	ottimo
Castel San Giorgio	52	ottimo	26	ottimo	33	insufficiente	53	buono	30	ottimo	48	ottimo	38	ottimo
Area PIP Nocera Inferiore (SA)	50	ottimo	32	ottimo	31	buono	51	buono	28	ottimo	45	ottimo	43	ottimo
Area PIP Sarno (SA)	41	ottimo	34	ottimo	38	buono	46	buono	22	ottimo	39	ottimo	46	ottimo

***** ottimo - oltre 90% del percorso su rete autostradale, viabilità di accesso/egresso rete adeguata, nessuna tratta urbana con problemi di congestione
**** buono - oltre 90% del percorso su rete autostradale, viabilità di accesso/egresso rete non totalmente adeguata, nessuna tratta urbana con problemi di congestione
*** sufficiente - oltre 90% del percorso su rete autostradale, viabilità di accesso/egresso rete non totalmente adeguata, possibile tratta urbana con problemi di congestione
** insufficiente - meno del 90% del percorso su rete autostradale, viabilità di accesso/egresso rete non adeguata, tratte urbana con problemi di congestione

5.5. La pianificazione e la programmazione degli interventi

5.5.1. Premessa

In tale scenario, il sistema di trasporto per l'accessibilità della ZES vedrà, a breve, ulteriori miglioramenti significativi grazie ai tanti interventi previsti nell'ambito del Piano Direttore per la Mobilità approvato con DGR 306 /2016. In particolare, tra i tanti interventi, molti già sono inseriti in specifici programmi di finanziamento. Tra gli interventi più significativi che genereranno una variazione dell'offerta di trasporto e quindi dei collegamenti via terra e via mare si ricordano:

- la realizzazione e/o il completamento degli interventi nei porti di Salerno (Porta-Ovest) e Napoli (collegamenti stradali);
- l'ammodernamento della SS268 e l'allaccio con l'autostrada A3;
- il completamento della viabilità di accesso e realizzazione del casello autostradale a supporto dell'interporto Sud-Europa;
- il potenziamento delle superfici adibite al trasporto merci dell'aeroporto di Napoli;
- il completamento di opere di dragaggio nei porti di Napoli e Salerno;
- l'efficientamento del fascio di presa e consegna dell'Interporto Sud-Europa;
- l'adeguamento di porzioni significative della rete stradale di carattere regionale.

Nelle Tabelle 5.5 e 5.6 è riportata la sintesi degli interventi a breve termine nell'ambito del documento di sviluppo di proposte dell'AREA LOGISTICA INTEGRATA CAMPANA. Tale documento, redatto nel gennaio 2018 dal MIT, ed al quale si rimanda per eventuali approfondimenti tematici, ha visto la partecipazione di tutti i soggetti che avranno un ruolo fondamentale nell'ambito della ZES.

Inoltre, nei paragrafi che seguono (par. 5.5.2, par.5.5.3 e par. 5.5.4) è descritto il quadro degli interventi di tipo trasportistico relativo ai tre porti della ZES, mentre al par. 5.5.5. sono sinteticamente descritti gli interventi relativi al potenziamento della rete ferroviaria con la costruzione di nuovi itinerari, potenzialmente molto competitivi per il trasporto merci, che potranno rappresentare un'occasione di sviluppo economico per i territori attraversati dalla nuova linea AC/AC Napoli – Bari e dalla linea Benevento-Avellino-Salerno.

Tab.5.5. ALI Campania : Quadro degli interventi previsti soggetti trasportistici

Porto Napoli	Porto di Salerno	RFI	Altri soggetti
Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del porto di Napoli	Terminal traghetti Ro-Ro e Ro-Pax si testata molo ponente	Potenziamento linee Salerno-M.S.S.-AV-BN, M.S.S.-Codola-Sarno	<u>Interporto Sud-Europa</u> Avvio servizio shuttle porto di napoli – gruppo fs- interporti Interazioni telematiche tra Aree portuali e retroportuali Fast-corridors Completamento, adeguamento viabilità interna a esterna a supporto dei fabbricati esistenti e realizzazione di nuovi fabbricati merci per logistici. La progettazione è esecutiva e la tempistica prevede una conclusione possibile entro 2020 (importo totale 98,800,000 €)
Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini Generali volume esistente e nuove volumetrie;	Struttura multipiano su banchina Rossa per Ro-Ro auto e merci varie	Realizzazione Collegamento Porto di Napoli e Rete Ferroviaria nazionale (dopo risultati studio di fattibilità)	<u>Interporti</u> Interazioni telematiche tra Aree portuali e retroportuali
Calata Piliero – parcheggio interrato e strip commerciale.	Salerno Porta-Ovest (ii stralcio) + Cernicchiara area interscambio	Nuova linea itinerario Napoli – Bari (profilo di sagoma P/C80 e modulo 750 m)	<u>Interporti</u> Fast-corridors
Piattaforma per lo Sportello Amministrativo Unico	Ampliamento molo Ponente, prolungamento molo Manfredi, ampliamento molo Trapezio ed ampliamento molo 3 Gennaio. Consolidamento molo 3 Gennaio e banchina Rossa		<u>Interporto Campano</u> Revamping impianto illuminazione Il progetto prevede la sostituzione di tutte gli apparecchi destinati alla pubblica illuminazione, delle aree esterne dell'Interporto di Nola (tra armature stradali e torri faro), con quelli di ultima generazione, dotati di tecnologia a led. Interazioni telematiche tra Aree portuali e retroportuali Fast-corridors
	Adeguamento molo Trapezio per via di corsa per gru a portale		<u>Società SOLARIA e SIMAS</u> Studio di fattibilità per realizzazione Retroporto con fascio binari in Cave presso A2 – comune di Salerno
	Adeguamento viabilità pubblica e piazzali		
	Interventi retro-portuali Area losticia retro-portuale (Mercato San Severino). District Park		

Tab.5.6. ALI Campania : Quadro degli interventi previsti soggetti istituzionali e industriali

Regione Campania	ASI- NAPOLI	ASI- CASERTA	ASI-BENEVENTO	ASI-SALERNO		ASI-AVELLINO	
					€	Da finanziare	€
Interventi a supporto della viabilità dei Consorzi ASI	PD- Acerra Svincoli - Riqualificazione sistema viario	In parte presenti nelle tabelle precedenti	Lavori di messa in sicurezza della viabilità consortile	Riqualificazione e adeguamento delle infrastrutture a servizio dell'area industriale di Battipaglia con collegamento al nuovo svincolo autostradale di Eboli	8,024,784.77	Infrastrutture agglomerato industriale Valle Caudina	10.5 mln
Potenziamento dell'Aversana	PD- Acerra_Caivano_Nola - Riqualificazione Infrastrutture		Realizzazione delle infrastrutture nell'agglomerato industriale Amorosi/Puglianello - 1° lotto	Interventi per il completamento della viabilità Agglomerato Industriale di MSS- Fisciano	4,000,000.00	Messa in sicurezza viabilità – vari siti	Ca. 25 mln
Asse viario collegamento tra Santa Maria Capua Vetere e SS Appia	Raccordo ferroviario area Acerra con rete ferroviaria			Realizzazione di aree di sosta attrezzate per trasporto merci e persone dotati di display digitale	2,000,000.00	Asse attrezzato Valle Caudina / Pianodardine	79 mln
Asse Valle Caudina- Pianodardine				Realizzazione rotatoria Uscita tangenziale su via Wenner e prolungamento via Brun - Agglomerato industriale di Salerno	350,000.00	Infrastrutture aree di riserva Valle Ufita	2.2 mln
Collegamento Forche Cudine con A30 (collegamento Benevento-Caserta)				Modifica viabilità incrocio via De Luca con Via Wenner e realizzazione area di sosta - Agglomerato industriale di Salerno	250,000.00	Completamento Infrastrutture A.I. Pianodardine	6.5 mln
Collegamento Valle di Lauro con A30				Ampliamento sottopasso tangenziale innesto via vesola con S.P. 417 - Aversana - Agglomerato industriale di Salerno	1,200,000.00	Asse attrezzato Valle Caudina / Pianodardine	92.6 mln
Salerno Port Logistic Intermodal Telematica system							

5.5.2. Gli interventi nel porto di Napoli

Il porto di Napoli ha programmato il consolidamento della sua funzione di snodo fondamentale del sistema delle Autostrade del Mare e quindi di collegamento con le aree regionali retroportuali e produttive, programmando una serie di infrastrutture anche relative al miglioramento della viabilità interna al porto in conseguenza della riorganizzazione delle funzioni interne (PRP). Oltre agli interventi previsti per il Waterfront, di cui in questa sede si tralascia l'illustrazione, gli interventi di potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari del porto di Napoli, previsti dal PRP sono stati ripartiti in quattro lotti, ciascuno dei quali dotato di piena autonomia funzionale.

Il primo lotto funzionale prevede tutti quegli interventi necessari e sufficienti a rendere operativo il terminal container della Darsena di Levante, e in particolare garantire le prescrizioni del Ministero dell'Ambiente allegate alla Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo terminal (Decreto MATTM n° 5 del 9/01/2008). Il **primo lotto** consiste:

- nella realizzazione del nuovo scalo ferroviario asservito al terminal contenitori (tre binari di modulo operativo pari a 450 m) e relativa area di carico/scarico; vanno prese in considerazione anche altre ipotesi alternative, che considerino la possibilità di realizzare una nuova stazione ferroviaria merci in ambito di Levante, per poter accedere alla linea storica, che mantiene una buona capacità residua di tracce, per poter realizzare convogli ferroviari di lunghezza adeguata agli standard europei;
- nella realizzazione del collegamento ferroviario tra il nuovo scalo di Levante, l'attuale scalo di ponente e il raccordo esterno. In questa fase si predisporranno anche tutte le opere per l'eventuale elettrificazione del raccordo;
- nella connessione stradale tra la Darsena di Levante, il settore portuale di ponente e l'autostrada. Il sistema è imperniato su un nuovo svincolo a rotatoria (a raso) realizzato in corrispondenza dell'attuale varco Bausan. Inoltre si prevede un nuovo viadotto di scavalco del binario di raccordo (di cui al punto precedente) e un nuovo svincolo a rotatoria in sopraelevata asservita all'accesso alla Darsena Petroli. Quest'ultimo, a favore di sicurezza, garantisce l'autonoma accessibilità al terminale, non prevedendo alcuna interferenza con la movimentazione ferroviaria.

Il **secondo lotto** funzionale mira al potenziamento del sistema ferroviario. Sono previsti i seguenti interventi:

- potenziamento dello scalo ferroviario di ponente, con sei binari di modulo operativo di 720 m e la predisposizione di un'ampia area operativa di carico e scarico;
- risoluzione dell'interferenza tra il binario di raccordo e via Galileo Ferraris (in fase di studio).

Il **terzo lotto** funzionale mira al miglioramento del sistema di collegamento del settore doganale di ponente, dove sono attualmente dislocati i maggiori terminalisti, con l'autostrada, realizzando un raccordo diretto, e il potenziamento della connessione dei terminali traghetti, in aree pubbliche, con l'autostrada, con una viabilità dedicata e svincolata dal controllo doganale. A tal fine si prevede:

- un nuovo viadotto che procedendo verso ovest, inizia a salire a circa 200 m dalla nuova rotatoria del Bausan (intervento previsto nel primo lotto) prima del varco di Sant'Erasmus, curva a sinistra (verso mare) sfruttando il corridoio tra la concessione Conateco e il parco ferroviario, scavalca il nuovo fascio binari dello scalo portuale di ponente potenziato e scende infine a quota campagna lungo via Vittorio Emanuele, divaricando le rampe di accesso / egresso rispettivamente la prima verso ponente, la seconda verso levante.
- una rampa che si stacca dai viadotti esistenti e confluisce nello svincolo a rotatoria Bausan, senza peraltro impegnare l'anello;
- un nuovo sistema di viabilità a raso nell'area portuale in regime doganale che consiste in un sistema a doppio torna indietro: una prima rotatoria ubicata di fronte all'edificio del Lavoratore Portuale; un secondo dispositivo realizzato in corrispondenza dell'attuale terminal Conateco.

Infine, il **quarto lotto** funzionale prevede il potenziamento del collegamento stradale del porto con l'autostrada, in un'ottica di medio-lungo periodo, che garantendo la massima funzionalità viabilistica ottemperi diverse esigenze: l'inoltro di importanti volumi di traffico, secondo le previsioni del Piano Regolatore Portuale; le prescrizioni urbanistiche del PRG di Napoli che impongono la demolizione degli attuali viadotti di accesso al porto; la minimizzazione dell'occupazione delle pregiate aree terminalistiche portuali. A tal fine si prevede:

- un tunnel a doppio fornice, a due corsie per senso di marcia. All'esterno il tunnel è raccordato direttamente all'autostrada all'altezza di via Galileo Ferraris. All'interno del porto il tunnel risale all'altezza del varco S. Erasmo, ed è inoltre raccordato, mediante rampe dedicate alla rotatoria del Bausan;

- al fine di ottimizzare il raccordo con l'area di levante e limitare al minimo le interferenze, stanti gli alti volumi di traffico smaltiti, si prevede infine la realizzazione di un viadotto (parallelo a via Reggia di Portici) che supera il binario ferroviario di raccordo esterno e si immette quindi nell'anello della rotatoria nello spazio compreso tra le trincee di connessione al tunnel.

In conclusione, per quanto riguarda il collegamento ferroviario, l'idea per una nuova e diversa soluzione trae origine dalla considerazione che una impresa ferroviaria potrebbe gestire tutte le fasi della movimentazione portuale, con l'obiettivo di massimizzare l'utilizzo delle tracce disponibili ad infrastruttura di rete esistente (circa 30 coppie di treni a settimana da e per gli interporti campani). Potendo gestire la formazione del convoglio direttamente e interamente all'interno dell'area portuale, e potendo effettuare in loco la verifica del treno (cioè tutti i test previsti che riguardano lo stato della manutenzione del treno e la corretta dislocazione del carico), decade la necessità di dover usufruire dello scalo merci di Traccia, adeguando l'attuale collegamento, predisponendo un binario passante attraverso il nodo di Traccia, alla stessa quota dell'attuale, e cioè all'incirca 4 m (nell'ambito della fascia marginale esterna – binari 7 – 8 – 9, attualmente adibita comunque alla movimentazione portuale).

Per quanto riguarda invece il collegamento stradale, la necessità di garantire l'autonomia funzionale, cioè l'indipendenza della nuova infrastruttura da altri piani o progetti, e contemporaneamente di soddisfare i vincoli di congruenza con i piani e programmi comunali - cioè dell'Ente proprietario del territorio necessariamente da attraversare - nonché di ottimizzare l'uso delle aree portuali, ha guidato la scelta progettuale verso una soluzione in galleria, che a partire da due rampe di connessione con l'autostrada all'altezza di via Galileo Ferraris, procede nel sottosuolo per risalire solamente in ambito portuale, dove un sistema a doppia rotatoria consente lo smistamento e il deflusso ottimale dei carichi veicolari all'interno del porto, limitando peraltro il consumo di preziose aree terminalistiche.

Per quanto riguarda l'assetto interno al porto:

- è stato progettato uno scalo asservito alla Darsena di Levante, raccordato allo scalo di ponente. Di quest'ultimo si è previsto un potenziamento, analizzando tre configurazioni alternative (caratterizzate da moduli di binario crescenti, da 550 a 720 m).
- è stato individuato un efficiente sistema di collegamenti stradali in grado di:
- garantire l'accessibilità ottimale all'area di Levante (ad oggi sprovvista di connessioni dirette con l'area portuale di ponente e con i raccordi esterni);

- separare la viabilità doganale dalla viabilità extra doganale;
- garantire la massima funzionalità viabilistica, limitando i punti di conflitto diversi dalle confluenze o diversioni.

L'obiettivo della riorganizzazione della rete stradale e ferroviaria interna al recinto portuale consiste nell'incremento della intermodalità ferroviaria e nella riduzione, per poi giungere a regime alla eliminazione, del traffico dei trailers nella viabilità del centro cittadino.

5.5.3. Gli interventi nel porto di Salerno

Il porto di Salerno è privo di raccordo ferroviario. Andrà ragionato nel tempo un collegamento con la rete ferroviaria nazionale. Fino al 2005 è stato attivo un binario di collegamento tra la stazione di Salerno e il porto, la cui costruzione risaliva al 1925. Il binario attraversava il centro cittadino, senza alcuna protezione. Nel 2005, a seguito di un grave incidente, il raccordo fu prima interdetto e poi definitivamente smantellato.

In questi anni l'Autorità Portuale ha commissionato degli studi di fattibilità per la costruzione di un nuovo raccordo completamente in galleria. I costi previsti per un simile intervento sono molto elevati, soprattutto se messi in relazione ai benefici attesi e pertanto non è mai stata avviata la fase di progettazione.

È invece stato aperto il cantiere dell'intervento "Salerno Porta Ovest - I stralcio" che ha per oggetto il collegamento del porto commerciale con lo svincolo autostradale. Allo stato attuale, l'arteria che collega l'area portuale (via Ligea) allo svincolo autostradale (zona Cernicchiara) presenta forti criticità costituite dalla promiscuità del traffico commerciale da/per il Porto con il traffico urbano in entrata/uscita dalla città. Una situazione questa che dà luogo a condizioni di esercizio con disagi nella circolazione e delle ripercussioni negative sull'ambiente.

Tale nuovo collegamento, che corre quasi tutto in galleria, è distinto da quello già esistente che collega la parte alta del centro storico della città con la costiera amalfitana e con lo svincolo autostradale. Esso consentirà di evitare ogni forma di interferenza tra traffico urbano e traffico portuale e potrà assicurare minori tempi di percorrenza e maggiore sicurezza sia al traffico da e per il Porto sia al traffico cittadino. Inoltre, tale nuovo collegamento potrà favorire anche la creazione di aree retroportuali di servizio alla logistica portuale, rafforzando così il ruolo strategico del Porto di Salerno quale importante piattaforma logistica del Mezzogiorno.

Nel maggio 2016 è stata adottata dal Comune e dall'Autorità Portuale di Salerno una variante al PRP, con la finalità di migliorare e razionalizzare la dotazione infrastrutturale del porto per i traffici commerciali, di potenziare le infrastrutture destinate alle crociere e di migliorare il rapporto tra porto e città.

5.5.4. Gli interventi nel porto di Castellammare

Nell'ambito del PRP per quanto concerne interventi di tipo trasportistico sono stati individuati, in termini generali, il potenziamento e la connessione del sistema infrastrutturale mare-ferro-gomma, a cominciare da un più adeguato sistema di accesso della viabilità e dalla riattivazione del sistema su ferro già esistente per connessioni di tipo metropolitano.

5.5.5. I principali interventi programmati relativi al potenziamento ferroviario

Rispetto all'attuale infrastrutturazione della rete ferroviaria si stanno realizzando alcuni interventi di altissimo livello strategico ed in particolare:

- il potenziamento e l'upgrade tecnologico Nodo di Napoli che, unitamente ad interventi puntuali di modifica del piano del ferro dei principali impianti, consentiranno maggiori livelli di regolarità e qualità del servizio per i treni interessati;
- la realizzazione del progetto strategico AV/AC Napoli-Bari, del valore di oltre 6 Mld di Euro, che prevede la realizzazione della variante Napoli-Cancello e il raddoppio, in parte in affiancamento e in parte in variante, tra Cancello e Bovino (FG), con velocizzazioni comprese tra 130 e 200 km/h e standard costruttivi adeguati a trasporto merci con modulo di linea di 750 metri; le aree produttive appartenenti alla ZES, ed in particolare del beneventano e dell'avellinese, potranno essere opportunamente collegate alla linea Napoli-Bari e favorire il trasporto merci di tipo ferroviario;
- la realizzazione di un collegamento con il Terminal di Maddaloni Marcianise, che consentirà di instradare il traffico merci direttamente allo scalo, senza interessare la linea a vocazione regionale né l'impianto di Caserta;
- l'adeguamento prestazionale del collegamento Roma - Caserta – Maddaloni Marcianise / Nola Interporto secondo gli standard previsti dalle Specifiche tecniche di Interoperabilità

- consentirà l'adeguamento della sagoma e del peso dei convogli, con eliminazione di interferenze e consolidamento di opere d'arte in linea e con conseguenti benefici commerciali;
- il potenziamento dello scalo di Maddaloni Marcianise con interventi finalizzati all'aumento della capacità e della flessibilità dell'impianto, che consistono nel completamento dell'allaccio, nell'attrezzaggio trazione elettrica, nei sistemi di controllo della marcia del treno e sistemi di blocco per il distanziamento dei treni e adeguamento degli apparati, unitamente ad un efficientamento dell'attività di manovra; nell'ambito del progetto complessivo, inoltre, verranno realizzati interventi di modifica al piano del ferro della stazione di Cancello, finalizzati all'adeguamento a modulo 750 metri ed interventi per il miglioramento del collegamento allo scalo mediante l'attivazione della bretella di S. Maria Capua Vetere –Maddaloni su infrastruttura già predisposta;
 - il potenziamento della linea Salerno - Mercato S.S. - Avellino – Benevento e della tratta Mercato S.S. – Codola – Sarno, con elettrificazione, velocizzazione e riclassificazione della linea, con adeguamento del sistema di controllo della circolazione della marcia dei treni e soppressione di passaggi a livello, che consentirà di garantire un altro corridoio merci da Avellino verso Sarno-Cancello e quindi verso le aree interportuali.

5.6 Lo scenario delle infrastrutture di telecomunicazione

In questa sezione, si riporta un approfondimento sulle infrastrutture di telecomunicazione sulle quali la Regione Campania, in coerenza con la politica nazionale, ha fortemente puntato per orientare le proprie strategie di sviluppo.

Infatti, nell'ambito de Progetto Strategico Nazionale per la Banda UltraLarga, la Regione Campania sta realizzando il Programma di Interventi per lo sviluppo della Banda UltraLarga nel territorio regionale, con l'obiettivo di massimizzare la completa infrastrutturazione in banda ultra larga, attraverso il potenziamento del c.d. ultimo miglio, soprattutto con riferimento ai settori strategici per lo sviluppo sociale ed economico del territorio. E' stata prevista una copertura ad almeno 100 Mbps di sedi ed edifici pubblici (scuole e ospedali in particolare), delle aree di maggior interesse economico e concentrazione demografica, delle aree industriali e delle attività produttive strategiche (anche in coerenza con le linee di intervento tracciate dal Research and Innovation Strategies for Smart Specialization, RIS 3 Campania, Legge regionale "Manifattura 4.0" e

Turismo), delle Università, dei Centri di Ricerca, dei principali siti e località culturali e turistiche, delle filiere enogastronomiche, degli snodi logistici.

Le aree ZES selezionate, in considerazione della specifica vocazione e destinazione produttiva, sono tutte incluse in tale Programma.

Nel Programma Operativo Regionale, approvato dalla Commissione Europea nel dicembre 2015, la Regione Campania ha inserito, un asse dedicato allo sviluppo dell'Agenda Digitale per il territorio. E successivamente, con una delibera di Giunta Regionale del novembre 2016, ha approvato il documento "Agenda Digitale Campania", che descrive il contesto di sviluppo e le linee strategiche di intervento. Con la politica economica regionale e con le scelte per la digitalizzazione, la Campania si è orientata a garantire una crescita equilibrata di tutto il territorio, che permetta di dare un ruolo, attraverso la rete telematica, anche alle zone a fallimento di mercato, alle aree interne, ai luoghi più lontani dagli agglomerati urbani, a tutti gli insediamenti industriali e ai nuclei di ricerca.

In questo modo, sono state create le condizioni per nuove opportunità, in una logica di sviluppo integrato e di sistema. La priorità assoluta non è stata solo quella di coprire con la banda larga e ultra larga tutto il territorio regionale, ma anche quella di arrivare in tutti i luoghi, dove si fa ricerca e si produce, con la digitalizzazione più avanzata, integrando i network digitali con tutte le altre infrastrutture di rete presenti in Campania. Il primo obiettivo è stato legato all'esigenza di privilegiare l'"ultimo miglio". Ovvero la connessione di rete più veloce con le attività produttive e di ricerca, per le quali è vitale possedere uno strumento di collegamento, in tempo reale, con i centri nei quali si dipana l'assetto della nuova economia.

Il secondo scopo, altrettanto prioritario, è teso a creare connessioni tra le reti digitali, le reti elettriche, le reti di trasporto e ogni altro vettore che può aumentare il livello di informazione e comunicazione di ogni territorio della Regione. Un gruppo di lavoro sta svolgendo questa azione, che consente, anche sulla linea dell'alta capacità Napoli-Bari, di realizzare tutte le integrazioni necessarie, soprattutto a favore degli stabilimenti industriali.

La finalità dell'azione regionale è quella di portare le connessioni più veloci fin dentro gli stabilimenti industriali, nei singoli impianti produttivi, nelle università e nei centri di ricerca. In questo modo, si è inteso evitare di possedere, da un lato, delle piattaforme all'avanguardia e, dall'altro, dei collegamenti finali che fanno perdere ogni capacità e potenza all'infrastruttura digitale di partenza.

5.7 Lo scenario delle infrastrutture di trasporto e distribuzione dell'energia

L'Energia oggi rappresenta uno dei temi strategici più importanti della geopolitica su scala globale. Gli aspetti più sensibili e caratterizzanti sono certamente quelli legati al contenimento delle emissioni climalteranti e all'approvvigionamento sicuro ed economico, a cui concorrono con determinazione e forte preoccupazione i diversi Paesi.

L'Italia e l'intero Mezzogiorno rivestono un ruolo strategico e di grandi prospettive nello sviluppo dell'integrazione energetica mediterranea, potendo fare leva sulla loro naturale posizione di «ponte» nel bacino del Mediterraneo tra Africa ed Europa.

A tale riguardo, con riferimento alle infrastrutture per collegare le due sponde del bacino del Mediterraneo, va posto in evidenza, con riferimento al richiamato possibile ruolo centrale del nostro Mezzogiorno, che, dei sette “corridoi energetici prioritari” per l'elettricità (inclusa quella generata da fonti rinnovabili, gas e petrolio) individuati dalla Commissione europea nel 2010, due in particolare interessano proprio l'Italia e il Mezzogiorno quale zona di transito e, in particolare, la Regione Campania che in futuro potrebbe assumere il ruolo di HUB energetico nello scambio di energia elettrica tra i Paesi dell'Area Nord-Africana con il Nord Italia/Europa, così come nello scambio tra la fascia adriatica e quella tirrenica del paese con il Nord-Italia/Europa. Si tratta del corridoio sud-occidentale, per le interconnessioni di energia elettrica tra Marocco, Algeria e Tunisia, su una sponda, e Italia, Portogallo, Spagna e Francia, sull'altra; e del corridoio sud del gas naturale, destinato ad attutire la dipendenza Ue dalle forniture del Medio Oriente e a spingere verso una maggiore diversificazione delle forniture.

In un tale quadro di riferimento internazionale il settore dell'energia rappresenta per la Regione Campania una grande occasione di sviluppo, con un significativo potenziale applicativo, ed altrettanto evidente che il ruolo della regione, in un'ottica di interesse nazionale, deve essere quello di affrontare la sfida e contribuire costruttivamente per ottimizzare soluzioni in grado di sviluppare al meglio questo scenario, senza però abdicare da un ruolo di pianificazione dei propri interessi e delle proprie prerogative. In sostanza il territorio campano non può essere un territorio inerte che deve proporsi quale mera piattaforma di passaggio ma deve ottenere da detti interventi un effettivo e concreto beneficio.

La Regione Campania, seppur rivela delle criticità, al contempo, manifesta anche significative potenzialità che consentono di ipotizzare un'appropriata riorganizzazione territoriale sotto il profilo energetico.

In tale contesto la Regione Campania è oggetto di piani di sviluppo predisposti dall'Operatore del Sistema con misure di breve e medio termine. Pur essendo tale ruolo riconosciuto istituzionalmente all'Operatore del Sistema, l'atto di indirizzo in materia adottato dalla Regione Campania (Schema di PEAR adottato con DGR n. 363 del 20/06/2017 – attualmente in VAS), traccia le future linee di sviluppo che dovranno presentare delle iniziative di miglioramento, sia in termini qualitativi della rete che in termini meramente paesaggistici, andando verso un progressivo smantellamento delle infrastrutture obsolete e interrimento di quelle linee decontestualizzate che oramai lambiscono zone ad elevata urbanizzazione o evitando la realizzazione di nuovi tracciati senza che siano prima esplorate soluzioni progettuali e sistemiche di minor impatto.

In definitiva, al fianco degli interventi strutturali che l'Operatore del Sistema propone, a corollario del piano nazionale ed internazionale di sviluppo delle linee di trasmissione dell'energia, si procederà ad un complessivo piano di riordino, riclassamento e di razionalizzazione dell'intera rete di trasmissione presente sul territorio regionale.

Con riguardo alla distribuzione dell'energia, l'approvando PEAR pone al centro gli obiettivi della Sostenibilità Ambientale e dell'Innovazione tecnologica:

- Sostenibilità, in quanto i distributori, grazie anche alle sinergie con tutti gli stakeholders e le istituzioni territoriali, ricercano soluzioni tecniche rispettose delle peculiarità ambientali e paesaggistiche dei territori.
- Innovazione, in quanto le nuove infrastrutture debbono essere realizzate nell'ottica di poter per veicolare anche servizi a valore aggiunto (ottica delle smart cities), oltre che alla implementazione di nuovi paradigmi orientati al raggiungimento dei livelli di eccellenza del servizio.

Si prevede la necessità di procedere al potenziamento e alla razionalizzazione di reti in AT e in MT a servizio di distretti produttivi, principalmente nelle Province di Caserta, Napoli e Salerno. Tali potenziamenti si concretizzeranno nella realizzazione di nuovi impianti primari, nel potenziamento delle cabine esistenti e nella realizzazione di nuove. Nell'ambito della razionalizzazione dovranno essere ricompresi il riclassamento dei livelli di tensione delle reti di AT e di MT ed un riassetto complessivo della struttura delle reti con aumento della magliatura, sostituzione di linee aeree con linee in cavo e specializzando il servizio di alcuni trasformatori AT/MT nelle cabine primarie per garantire i più alti standard di qualità della tensione possibili sulla rete MT.

Gli interventi pianificati per le reti di distribuzione nelle aree urbane saranno orientati alla trasformazione delle stesse secondo il paradigma "smarter grids" per mezzo della stretta integrazione degli apparati con le reti di telecomunicazioni più evolute. Il tutto finalizzato a garantire servizi e funzionalità che migliorano la qualità del servizio e abilitano servizi aggiuntivi, quali: selettività logica dei guasti, supporto alla mobilità elettrica, smart metering, integrazione efficiente della generazione distribuita da FER.

Occorre pertanto che i concessionari delle reti di distribuzione procedano ad un adeguamento delle stesse operando secondo il paradigma "Smarter Grids" che prevede una forte digitalizzazione anche delle reti esistenti con indiscussi vantaggi per imprese e famiglie in termini di qualità e continuità di alimentazione, di servizi aggiunti con apertura diffusa al libero mercato.

In tale contesto, la Giunta Regionale della Campania ha già destinato, con la DGR 784 del 12/12/2017 la dotazione finanziaria di euro 20.000.000,00 a valere sull'Asse 4 - Obiettivo Specifico 4.3. "Incremento della quota di fabbisogno energetico coperto da generazione distribuita sviluppando e realizzando sistemi di distribuzione intelligenti" del POR FESR Campania 2014/2020, per il finanziamento dei progetti, ricadenti nel territorio della Regione Campania e presentati nell'ambito delle procedure di selezione adottate in esecuzione del Decreto del Ministro dello sviluppo economico del 19 ottobre 2016.

Di seguito i principali benefici per il territorio attesi con l'intervento di che trattasi:

- incremento delle rete di distribuzione dell'energia elettrica della capacità di accogliere generazione distribuita da FER;
- miglioramento affidabilità e qualità della fornitura;
- incremento del consumo "in loco" dell'energia prodotta da fonti rinnovabili: "Energia a km zero";
- abilitazione a una diffusione massiva dei veicoli elettrici con conseguente ulteriore contributo alla riduzione di emissioni di CO₂;
- indotto socio-economico locale significativo.

Con la digitalizzazione delle reti saranno inoltre offerti maggiori servizi all'utenza, di particolare importanza per il futuro sarà finalmente la possibilità per i consumatori di partecipare e massimizzare i vantaggi offerti dalle potenzialità del libero mercato in termini di risparmio e riduzione della spesa energetica.

L'evoluzione verso una Smarter Grid offrirà infine diversi vantaggi per gli utenti, sia industriali che residenziali, che potranno godere di una riduzione dei costi diretti (costo

d'interoperabilità, costo di mancata produzione, costo di penalità sulla qualità del servizio di trasmissione e costo di penalità sulla qualità del servizio di distribuzione) e dei costi indiretti (costi di dispacciamento, costi di manutenzione delle reti, costo degli asset produttivi, costo delle utenze elettriche).

Lo sviluppo di reti intelligenti, attraverso soluzioni digitali, assicurerà, infatti, l'efficienza delle attività regolate, con chiari benefici per i consumatori. Uno dei primi è l'incremento dell'efficienza delle attività regolate svolte dai DSO (Distribution System Operator), che si traduce in una riduzione dei costi per i consumatori, nella diminuzione delle perdite e nell'incremento della qualità del servizio.

Attraverso le Smarter Grids, i DSO, grazie ad una gestione attiva ed efficiente tutti i flussi di energia e i relativi dati, potranno, infatti, giocare un ruolo chiave nell'abilitare l'integrazione delle fonti rinnovabili nel sistema elettrico.

Le Smarter Grids consentiranno anche di aumentare la resilienza delle infrastrutture energetiche ai cambiamenti climatici e ad eventuali fenomeni di natura sismica. Al fine di aumentare la resilienza delle reti elettriche in media e bassa tensione si dovrà prevedere anche, laddove necessario, la sostituzione di linee aeree con cavi interrati.

La trasformazione delle reti elettriche in Smarter Grids, necessaria per il conseguimento degli obiettivi energetici ed ambientali, presenta anche un enorme potenziale indotto per l'intera economia, in quanto gli ingenti investimenti richiesti sono in grado di aprire nuovi mercati, aumentare la produttività delle aziende, accelerare la crescita e creare nuovi posti di lavoro.

6 – Gli elementi caratterizzanti la ZES: le politiche e i settori

6.1 Le politiche per lo sviluppo delle attività produttive

Le politiche industriali della Regione si fondano sulle strategie nazionali e si integrano con le scelte di politica economica del governo, allargandone le opportunità per la Campania.

In questo contesto, le finalità di tali politiche industriali sono l'ulteriore conseguimento di un elevato tasso di crescita delle attività produttive della Regione, un tendenziale recupero del divario ampliatosi nel corso degli anni di crisi, un significativo aumento dei livelli occupazionali e della competitività dell'intero sistema economico campano.

Gli strumenti collegati a questa strategia, per attuarne gli elementi di fondo e concretizzarne gli obiettivi, sono improntati al massimo di semplificazione normativa e amministrativa e a una totale disintermediazione, grazie al ricorso agli automatismi di funzionamento e di gestione e all'utilizzo di strutture pubbliche di carattere nazionale, già inserite nell'attuazione delle politiche industriali del governo.

Le azioni programmate con il presente Piano mirano al rinnovamento della base produttiva incentivando la localizzazione di nuove imprese, anche estere, oltre che al consolidamento delle realtà esistenti nell'ottica della valorizzazione delle eccellenze produttive degli asset strategici, della costruzione di filiere produttive complete, e dell'aumento di efficienza produttiva e della riduzione degli impatti ambientali del tessuto produttivo esistente.

In coerenza con i più recenti orientamenti nazionali ed europei, gli interventi previsti per la crescita occupazionale e produttiva delle ZES in Campania, si focalizzano sui fattori produttivi di sviluppo, in una logica di valorizzazione best practices produttive e delle filiere strategiche, trainanti per il territorio di riferimento.

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 pre-esistenze 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 produttivi.

Gli interventi devono mirare a favorire tutte le condizioni per l'attrazione degli investimenti e, nel contempo, sostenere percorsi in grado di riattivare, riqualificare, diversificare e valorizzare le produzioni e gli asset (stabilimenti produttivi, processi di produzione, organizzazione, servizi reali, competenze industriali, know-how, capitale umano) presenti in tali aree, attraverso la implementazione di produzioni complesse di filiera, la qualificazione di subsistemi di fornitura trasversali, la riqualificazione dei settori maturi rispetto ai mercati emergenti e lo sviluppo di imprese innovative.

Per qualificare le “nuove produzioni”, i progetti dovranno essere fortemente integrati con interventi di ricerca e sviluppo coerenti con le strategie di reindustrializzazione delle aree individuate, nonché con azioni integrate, volte a prevedere forme attive di rafforzamento delle capacità dei lavoratori.

In sinergia con altri ambiti di programmazione territoriale, si prevede:

- l'attrazione di nuovi investimenti produttivi, di carattere industriale ma anche logistico, privilegiando l'impresa innovativa dell'industria 4.0, con la finalità di recuperare un assetto pienamente competitivo e di realizzare un ecosistema industriale avanzato;
- la creazione di filiere, aggregazioni e reti formali di Micro e PMI sul territorio in grado di favorire il coordinamento tra i soggetti preesistenti, anche attraverso le reti digitali, e di attirare nuovi soggetti nelle aree di intervento;
- la promozione di investimenti produttivi a carattere innovativo per la riqualificazione e riconversione industriale delle preesistenze produttive locali, ovvero la nascita o attrazione di nuove realtà imprenditoriali in grado di favorire la diversificazione dei sistemi produttivi delle aree;

- il recupero funzionale e l'efficientamento energetico delle unità produttive esistenti o dismesse;
- la riqualificazione o creazione delle infrastrutture per lo sviluppo delle attività produttive nelle aree interessate anche attraverso il ricorso a strumenti innovativi come quelle previsti dal Piano Junker, l'impiego di strumenti finanziari tradizionali e innovativi come quelli della finanza alternativa per lo sviluppo, allo scopo di sostenere la crescita dimensionale e la competitività delle imprese.

I Programmi territoriali saranno elaborati, avviati, e implementati attraverso un percorso di coinvolgimento attivo degli stakeholders interessati a procedure negoziali in grado di favorire un approccio integrato finalizzato ad intervenire sui fattori di svantaggio territoriale, prendendo esempio il modello realizzato con i contratti e gli accordi di sviluppo a livello nazionale e regionale.

6.2 I fattori dello sviluppo e le filiere strategiche

La ZES si inserisce nell'ambito del più ampio programma di politica industriale della Regione Campania. Sono tracciate, a seguire, le scelte e le iniziative maggiormente salienti, tipizzanti il disegno strategico di sviluppo:

- L'elaborazione di un sistema premiante delle realtà industriali più competitive rappresentate dalle eccellenze produttive attualmente o potenzialmente presenti sul territorio, con il superamento dei limiti connessi alle tradizionali azioni di sostegno indifferenziato ai settori produttivi.
- Una politica industriale definita sulla base di una visione strategica della crescita territoriale, "per tasselli" connessi tra loro, al fine di attuare le priorità di un programma di azione concreto e immediato, che si connette direttamente alle scelte di politica economica nazionale, integrandosi con esse e sviluppandole a livello regionale.
- Le scelte elaborate sono improntate ad una politica industriale fondata sui fattori di sviluppo capace di attrarre investimenti e di mettere le imprese che intendono investire nell'area ZES di competere, partendo da una base di comuni opportunità, puntando sui facilitatori degli investimenti esterni, sul credito di imposta automatico e su tutte le forme di sgravio fiscale che possono rappresentare un vantaggio per gli interventi produttivi effettuati in Campania.

- In una logica di valorizzazione dei territori e delle loro vocazioni produttive, sono state individuate anche alcune filiere strategiche, che, se messe a sistema, possono imprimere una spinta particolarmente incisiva alla crescita regionale. Si tratta dell'aerospazio, dell'agroalimentare, dell'autotrasporto, dell'automotive, della cantieristica (a cominciare dall'area di Napoli e di Castellammare), della moda e dell'abbigliamento, che possono favorire non solo una valorizzazione delle capacità tradizionali della Regione, ma anche fornire una proiezione internazionale e una prospettiva di innovazione all'intero comparto industriale. Tali filiere strategiche, insieme a tutti i settori fortemente coinvolti nell'export, sono poste al centro di scelte mirate per incrementare gli investimenti per riposizionamento, agglomerazione, ricerca e sviluppo. Il sostegno al sistema imprenditoriale di eccellenza deve concretizzarsi sempre più con misure per il consolidamento economico-finanziario, allo scopo di rendere sempre più attraente il sistema campano allo sguardo degli investitori internazionali. Pertanto, le scelte politiche a livello regionale volgono a determinare le condizioni per il rafforzamento delle reti produttive di eccellenza, favorendone la crescita dimensionale, l'aggregazione, la specializzazione ed il coordinamento di filiera, in una logica di innovazione di processo e di prodotto. In questo quadro, gli investimenti di grandi dimensioni devono servire a favorire e promuovere la crescita dell'intero sistema, puntando a sostenere la formazione di nuove catene del valore e filiere produttive complete, dall'ideazione alla commercializzazione di un prodotto.
- Le misure per la valorizzazione dell'Industria 4.0. Al riguardo, l'Amministrazione intende proseguire nell'attivazione, dopo i contratti di Sviluppo, di ulteriori misure di sostegno all'Industria 4.0, sia per l'altissimo potenziale di sviluppo di lungo periodo insito nelle sue caratteristiche, che per i risultati delle prime analisi sul fenomeno che evidenziano una correlazione positiva tra questo tipo di organizzazione produttiva e importanti dinamiche di attrazione di nuovi investimenti e di reshoring. L'Industria 4.0 costituisce una delle leve principali attraverso cui incentivare la creazione di nuovi impianti industriali e il ritorno sul nostro territorio di impianti e realtà operative che sono state delocalizzate negli anni passati, sul modello di quanto è già accaduto in diverse aree deindustrializzate degli Stati Uniti e dell'Europa del Nord, che oggi riprendono ad acquisire la fisionomia di territori attrattivi per gli investimenti e coinvolti nelle

dinamiche più avanzate del sistema economico, proprio grazie alle potenzialità di questo innovativo modello di organizzazione industriale.

Il 19 luglio 2016 è stata approvata la Legge regionale “Manifattura Campania: Industria 4.0”, con la quale sono state anticipate le scelte operate dal Governo con la strategia nazionale, denominata “Piano nazionale Impresa 4.0”, fondata sul sostegno ai fattori di competitività che permettono uno sviluppo trasversale e moderno, attraverso l’iper e il super ammortamento per le imprese, il credito di imposta per la ricerca, il finanziamento alle imprese che innovano acquisendo beni strumentali e contratti di sviluppo dedicati. La Regione sta per emanare le sue Linee guida per l’Industria 4.0, che, in via complementare al Piano Nazionale, potranno fornire il riferimento strategico per attivare, nell’ambito degli interventi che saranno programmati nelle aree individuate, la diffusione di tali tecnologie e lo sviluppo dell’ecosistema della quarta rivoluzione industriale in Campania.

- Un altro fattore di sviluppo identificato dalla Regione Campania è il sostegno alle filiere della bioeconomia. Al riguardo, la Regione riconosce e promuove i principi della economia circolare e della bioeconomia quale modello incentrato sulla sostenibilità, sull’efficienza dei processi produttivi, sulla rigenerazione territoriale e fondato sul principio del conseguimento del massimo risultato economico con il minimo spreco di risorse. L’attenzione ai comparti della cosiddetta bioeconomia è innanzitutto attenzione alla transizione da un sistema produttivo economico energivoro, basato sulle risorse fossili non rinnovabili e con accentuato impatto ambientale, ad un sistema sostenibile, fondato su un utilizzo razionale e sempre più integrato delle risorse biologiche. L’obiettivo è quello di promuovere lo sviluppo di un’economia a minore impatto ambientale, che rigeneri gli ecosistemi naturali anziché impoverirli e consideri lo sfruttamento delle risorse nel più ampio contesto del sistema circolare di cui esse sono parte. A questo scopo, saranno previsti incentivi e condizioni di sistema che inducano l’innovazione dei processi produttivi sul piano tecnologico, sul piano organizzativo e su quello del bilancio sociale dell’impresa. Considerato il ruolo fondamentale della ricerca e delle scienze biotecnologiche in questo ambito, uno degli assi di intervento prioritari sarà la definizione di misure espressamente destinate a favorire l’interscambio tra mondo delle imprese e mondo della ricerca. Il settore della bioeconomia, infatti, poggia essenzialmente su 3 pilastri produttivi: il comparto

agricolo, la zootecnia, la pesca, l'acquacoltura e le foreste; l'industria alimentare e quella della carta e del packaging, quella del legno; l'industria bio-based della chimica e fuels da fonti rinnovabili.

- Considerando la forte attrattività del Made in Italy in ambito alimentare, la centralità dei prodotti agroalimentari campani, specie quelli della dieta mediterranea, e le accentuate caratteristiche di diversità e tipicità connesse alla ricchezza culturale dei territori, le azioni regionali sono orientate alla costituzione di filiere, di distretti e aggregazioni organizzate di imprese, università, istituzioni pubbliche o private di ricerca e soggetti attivi nel campo dell'innovazione, con valenza interdisciplinare e internazionale, in grado di riattivare la crescita sostenibile dei territori interessati, in linea con le agende strategiche comunitarie e con il Programma Europeo per la ricerca e l'innovazione per il periodo 2014/2020. Saranno, pertanto, sostenuti programmi di investimento di operatori economici che adottano modelli organizzativi ispirati ai principi della economia circolare, basato sulle tre "R": ridurre (gli imballi dei prodotti, gli sprechi di materie prime, eccetera), riusare (allungando il ciclo di vita dei beni) e riciclare (gli scarti non riutilizzabili), nonché ulteriori forme di incentivi e sgravi per le realtà produttive che riorganizzino il modo di produrre e innovino i prodotti ottimizzando l'attività industriale e rendendola sempre più economicamente vantaggiosa e sostenibile.
- Le misure per il sostegno all'efficientamento energetico. Sul fronte del contrasto ai cambiamenti climatici e, quindi, della riduzione di gas climalteranti, oltre ad azioni finalizzate alla diffusione delle energie rinnovabili, particolare attenzione sarà dedicata a migliorare l'efficienza energetica, garantendo vantaggi sia da un punto di vista strettamente ambientale, che da quello inerente ai costi di produzione delle imprese, aumentandone quindi la competitività. L'obiettivo è, quindi, non solo quello di produrre energia, ma anche quello di usarne di meno attraverso il sostegno a quelle iniziative volte all'efficientamento delle attività ad alto consumo energetico delle imprese, sia di grandi dimensioni che PMI. Saranno, pertanto, sostenuti i programmi di investimento articolati su azioni, specificamente orientate all'efficientamento energetico.
 - La promozione e il sostegno all'internazionalizzazione delle imprese. Per migliorare le proprie prospettive e rafforzarsi, le aziende campane hanno bisogno di

acquistare una dimensione internazionale. La ZES rappresenta uno strumento fondamentale per agganciare le opportunità offerte dai mercati dei paesi emergenti e con alto tasso di crescita, innestare il proprio ciclo produttivo sulle dinamiche dei settori di riferimento su scala globale ed entrare in relazione con gli operatori che a livello internazionale determinano i flussi di venture capital e private equity. L'Amministrazione regionale sostiene le aziende per il conseguimento di tali obiettivi, attraverso interventi di sostegno selettivo, di facilitazione amministrativa, di supporto informativo e di promozione (collaborazione con ICE, SACE-SIMEST e MISE per il sostegno istituzionale all'export e la valorizzazione comunicativa del brand "made in Italy"). A queste iniziative, si collegano quelle volte all'attrazione di nuovi investimenti internazionali e all'incoming di nuove imprese dall'esterno della Campania. In questi ultimi anni si è già verificato, in particolare grazie a strumenti come i contratti di Sviluppo, un forte insediamento di imprese multinazionali, che stanno contribuendo alla crescita accelerata del tessuto produttivo regionale: occorre proseguire in tale direzione, facendo della ZES un volano degli investimenti dall'estero e della presenza di grandi gruppi internazionali in Campania. Le linee del piano di sviluppo strategico della ZES indicano questo come un obiettivo fondamentale di crescita del sistema economico regionale e offrono un quadro di opportunità di straordinaria importanza. La riforma dei Consorzi di Sviluppo Industriale e la formazione di un'Agenzia Regionale di Sviluppo potrà ulteriormente rafforzare la presente azione volta all'accelerazione produttiva e all'internazionalizzazione dell'economia campana.

Gli effetti di tali linee strategiche troveranno ulteriore vigore cavalcando la ripresa che, come riportato nell'ultimo Rapporto SVIMEZ, sta interessando le regioni del Sud Italia nel loro insieme.

Il Mezzogiorno, uscito dalla "lunga recessione", nel 2016 ha infatti consolidato la ripresa con una crescita dell'1% del PIL, facendo registrare una performance ancora superiore, se pur di poco, al resto del Paese e confermando il trend positivo del 2015, che lo stesso SVIMEZ aveva giudicato eccellente. La ripresa presenta altresì un risultato non scontato: anche nell'anno in corso il Mezzogiorno terrà sostanzialmente il ritmo della crescita nazionale. Sempre gli studiosi della SVIMEZ sottolineano che i risultati raggiunti dal Sud nel biennio scorso derivano anche dalla profondità della crisi precedente, e sono il frutto di fattori per molti versi particolari: le fluttuazioni

climatiche che hanno favorito la produzione agricola nel 2015, le vicende geopolitiche del Mediterraneo che avvantaggiano il nostro turismo, gli investimenti legati alla chiusura del ciclo della programmazione comunitaria che hanno avuto un impatto importante nel 2015 e hanno continuato a produrre effetti cumulati.

Per consolidare tali processi, si richiama la necessità di interventi strategici e di lungo periodo, capaci di impattare in modo radicale sulle dinamiche di sviluppo delle nostre aree e fra essi, in primis, la ZES.

http://www.svimez.info/images/RAPPORTO/materiali2017/2017_11_07_linee_app_stat.pdf

6.3 Le politiche per l'innovazione - RIS3

La Campania è una delle principali regioni italiane per dimensione e attività nel campo della ricerca e dell'alta formazione ed è il principale polo di ricerca del Mezzogiorno. Nella Regione operano 7 università, 40 istituti di ricerca avanzata (oltre alla più numerosa community di ricercatori del CNR), 10 centri di competenza, 28 aggregazioni pubblico private ad alta tecnologia riconosciute dal MIUR (7 distretti tecnologici e 21 laboratori pubblico-privati), 5 incubatori d'impresa e strutture operative nel trasferimento tecnologico e nei servizi alle imprese.

6.3.1 Il fermento imprenditoriale

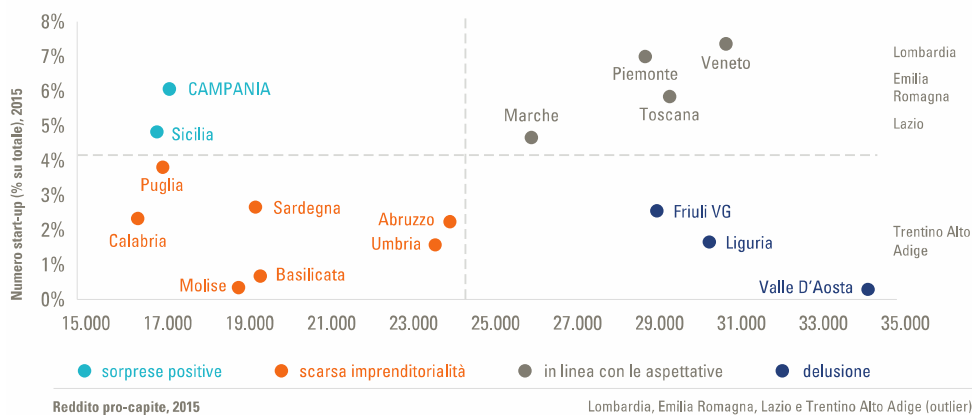
La Campania è la prima Regione nel Mezzogiorno e la quinta Regione italiana (dopo Lombardia, Emilia Romagna, Lazio e Veneto) per numero di startup innovative (640 al 15 marzo 2018 pari al 7.3% del totale nazionale). Più del 70,0% di queste imprese è dedicata ai servizi, mentre un altro 14,3% presenta maggiore focalizzazione nell'industria e nelle attività di artigianato.

- Prima regione del Mezzogiorno e quinta regione italiana per startup innovative (640 startup innovative a marzo 2017)
- Seconda regione italiana Imprese under 35
- Seconda regione italiana per Saldo imprese nate/imprese cessate
- 30 strutture di supporto alla creazione di impresa, acceleratori, fab-lab, parchi scientifici e tecnologici, oltre a Campania NewSteel primo incubatore certificato del Mezzogiorno
- Unico assessorato italiano dedicato a Startup - Innovazione

Tab. 6.1 Dati regionali

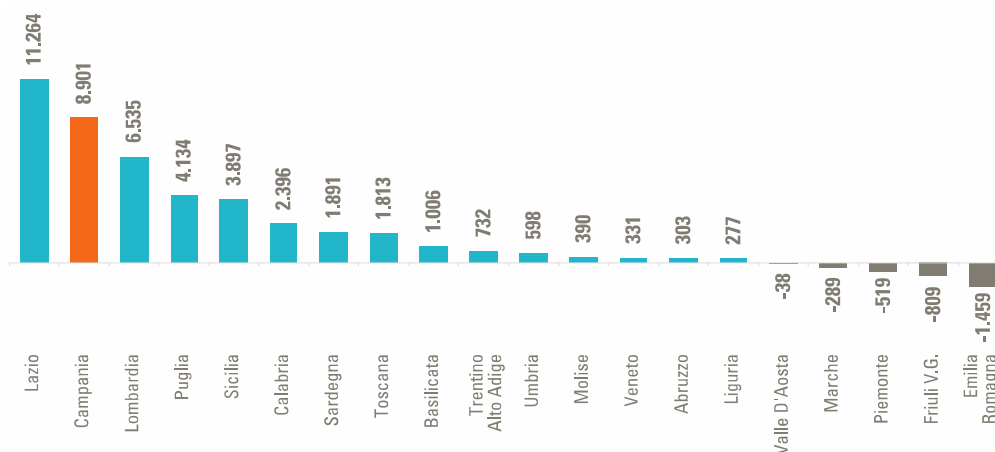
Se si mette in relazione il numero di startup innovative con il reddito pro-capite di ciascuna Regione si scopre che la Campania, nonostante il basso livello di reddito pro-capite, registra performance e un fermento imprenditoriale pari a quello di regioni più competitive come la Lombardia e l'Emilia Romagna (vedi Figura 6.1).

Si tratta senza dubbio di un segnale molto positivo per la Regione, che testimonia la volontà da parte dei giovani di mettersi in gioco, contribuendo alla crescita del settore.



(Figura 6.1. Relazione tra numero startup innovative e reddito pro-capite regionale 2015. Fonte: elaborazione The European House Ambrosetti, su dati ISTAT 2017).

Segnali positivi provengono anche dall'analisi del saldo tra imprese aperte e cessate nel 2016, con la Campania che si posiziona al secondo posto a livello nazionale e un tasso di crescita dell'1,6% rispetto al 2015.



(Figura 6.2. Saldo tra imprese iscritte e imprese cessate a livello regionale 2016. Fonte: elaborazione The European House Ambrosetti, su dati ISTAT 2017).

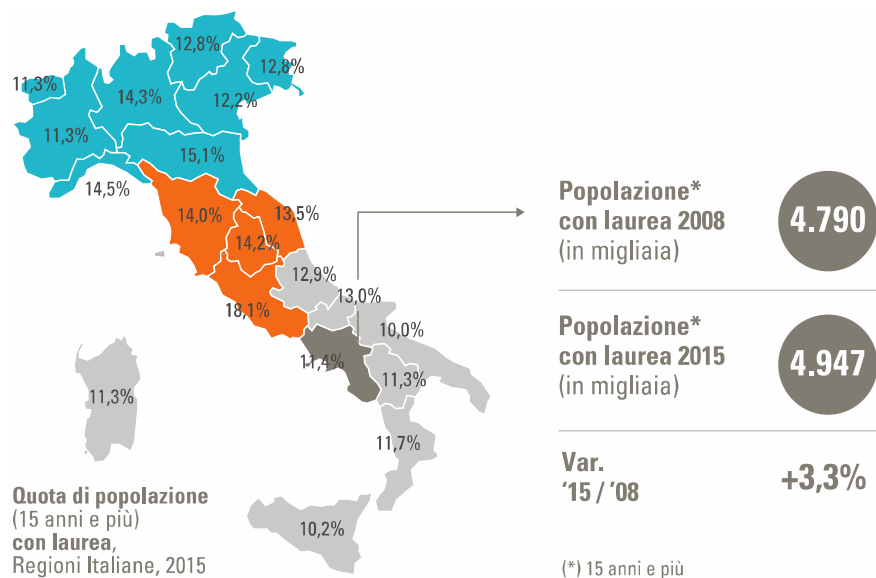
6.3.2 La formazione del capitale umano e l'attenzione a innovazione e ricerca

La Campania può contare su un sistema universitario di eccellenza, grazie alla presenza dell'Università degli Studi di Napoli Federico II e altri 6 poli universitari che, determinando un'offerta formativa completa, contribuiscono a "trattenere" gli studenti all'interno della Regione, in misura maggiore rispetto ad altre Università del Mezzogiorno.

- Prima regione del Mezzogiorno per percentuale ricercatori su occupati (+ 32% from 2011 to 2016)
- Ecosistema della ricerca e dell'innovazione dotato di una ampia massa critica di competenze e sistema universitario di eccellenza
- Prima regione del Mezzogiorno per numero brevetti
- Prima regione del Mezzogiorno per imprese Biotech

Tab. 6.2 Dati regionali

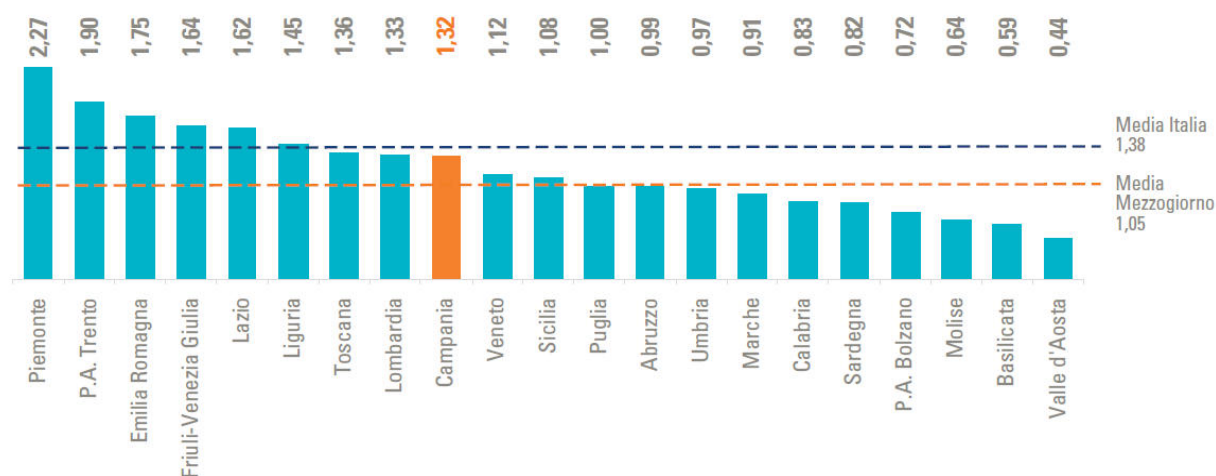
A differenza dell'andamento altalenante registrato nel Mezzogiorno, la Campania negli ultimi 10 anni ha assistito a un trend crescente dell'incidenza del numero di laureati sulla popolazione 15 anni e più (dal 7,8% del 2004 all'11,4% del 2015), superata solo dal Molise che conta il 13,0% di laureati in questa fascia di popolazione.



(Figura 6.3 Quota di popolazione 15 anni e più in possesso di titolo di laurea e numero di laureati in valore assoluto 2008-2015. Fonte: elaborazione The European House Ambrosetti, su dati ISTAT 2017).

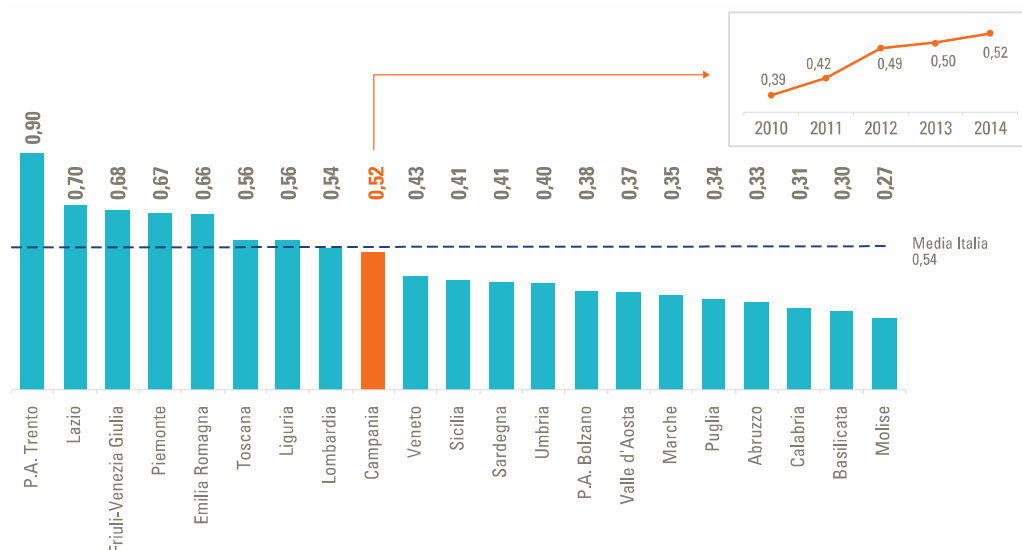
L'Università degli Studi di Napoli Federico II si colloca sul podio delle Università italiane per numero di iscritti - al terzo posto dopo La Sapienza di Roma e l'Università degli Studi di Bologna, - con 75.982 studenti iscritti nell'Anno Accademico 2015/2016. In particolare, essa accoglie il 43,0% degli studenti totali della Regione e il 4,6% del totale nazionale.

Alla buona formazione accademica si accompagna, in Campania, un livello di investimenti in Ricerca & Sviluppo rispetto al PIL, superiore al dato medio del Mezzogiorno e in linea con la media nazionale, riportando un valore dell'1,32%.



(Figura 6.4 Rapporto tra PIL e Investimenti in R&S. Fonte: The European House Ambrosetti, su dati ISTAT 2017).

La percentuale di ricercatori su occupati è anch'essa superiore alla media del Mezzogiorno e il numero è crescente negli ultimi cinque anni, con un aumento del 32,6% (8.807) rispetto al dato 2010 (6.097), ponendo la Regione nei primi 10 posti a livello nazionale.



(Figura 6.5 Rapporto Ricercatori su occupati a livello regionale 2014. Fonte: elaborazione The European House Ambrosetti, su dati MIUR 2017).

6.3.3 L'approccio strategico della ricerca

A fronte di questo grande potenziale di conoscenza, appare evidente che la sfida da affrontare non solo per la Campania, ma per gran parte del sistema-Paese, è il rafforzamento della connessione tra ricerca e impresa e il rinnovamento del tessuto produttivo territoriale per invertire la rotta di una crescita lenta, incidendo positivamente sui tassi di occupazione.

Per fronteggiare tali problematiche, la Regione Campania ha elaborato un nuovo approccio strategico con focus su questi pillar:

- ✓ **CAPITALE UMANO E TALENTI:** sostegno alla valorizzazione del capitale umano, diffusione della smart education, cultura imprenditoriale e dell'innovazione, promozione internazionale dei talenti;

- ✓ ECONOMIA DELLA CONOSCENZA: trasferimento dei risultati della ricerca, sostegno all'economia circolare, rinforzo della catena del valore per specializzazioni e know-how;
- ✓ OPEN INNOVATION: supporto all'innovazione dei settori manifatturieri tradizionali, dall'industria tradizionale a quella 4.0, convergenza tra domanda e offerta di innovazione;
- ✓ CONTAMINAZIONE: rinforzo del legame e della collaborazione tra startup, grandi imprese, clusters, aggregati innovative, centri di ricerca, PA, ecc.;
- ✓ DIMENSIONE NAZIONALE E INTERNAZIONALE: presidio dei principali tavoli di RS&I nazionali e internazionali come Clean Sky2, RegioTex, Clusters Tecnologici Nazionali...)

Il modello di sviluppo si articola, quindi, su obiettivi mirati e specifici che intendono rispondere ai bisogni espressi dal territorio:

- Stimolare la nascita, la disseminazione e l'emersione di fattori critici di successo attraverso la tensione al miglioramento delle condizioni di contesto in cui "sbocciano" e operano le nostre imprese, quali creazione di competenze, trasferimento tecnologico e delle conoscenze, supporto alla *startup generation*, sostegno alla diffusione delle organizzazioni aggregate e reticolari.
- Supportare il rafforzamento e lo sviluppo della filiera dell'innovazione, valorizzare le risorse, i capitali e gli asset distintivi regionali - settori strategici trainanti, imprese consolidate, startup innovative, attori dell'innovazione, capitale umano - all'interno degli ambiti economici e sociali dalla cui intersezione nasce la capacità competitiva anche in termini di attrazione di investimenti.
- Sostenere la diffusione del modello *open innovation* che agevoli il dialogo, l'evoluzione e la crescita condivisa tra soggetti differenti - risorse, settori, riferimenti territoriali - anche grazie ai salti di discontinuità tecnologica ipotizzabili in connessione all'implementazione dell'Agenda Digitale.
- Riquilibrare il contributo della Pubblica Amministrazione come propulsore d'innovazione, capace di orientare il patrimonio d'innovazione disponibile attraverso le proprie scelte strategiche di domanda e l'arricchimento del proprio sistema di offerta di servizi.

In questa logica, dunque, le politiche regionali sono volte a sostenere l'intera catena dell'innovazione, dalla ricerca fondamentale all'immissione sul mercato di prodotti e servizi innovativi, focalizzando le risorse e concentrando le energie sulle eccellenze e sulle competenze distintive, e sulle prospettive di sviluppo dei prossimi anni.

La Campania ha lavorato molto nell'ottica di valorizzare l'ecosistema dell'innovazione e farne uno strumento di crescita per il territorio. Anche da questo punto di vista è importante sottolineare che la Regione può godere storicamente della forza di alcuni settori (aerospaziale, automotive, agroalimentare, abbigliamento) che rappresentano un punto di partenza fondamentale per favorire la crescita del territorio.

Con la Strategia di Specializzazione Intelligente in ambito Ricerca e Innovazione (RIS3 Campania) si supera la declinazione settoriale che tradizionalmente ha informato la programmazione regionale individuando, sulla base del livello di specializzazione territoriale e del potenziale di sviluppo industriale e di mercato, traiettorie di specializzazione (Aerospazio; Trasporti di superficie e Logistica avanzata; Energia e ambiente; Beni culturali, Turismo e Edilizia sostenibile; Biotecnologie e Salute dell'uomo; Nuovi Materiali e Nanotecnologie) su cui concentrare gli investimenti in RS&I, dando priorità allo sviluppo delle tecnologie abilitanti (KETs) che maggiormente rispondono alle sfide sociali e che consentono applicazioni in più settori industriali attraverso processi di *cross-fertilization*.

In tali aree di specializzazione, specifiche traiettorie tecnologiche sono in grado di prefigurare per il sistema campano:

- l'affermarsi di veri e propri Lead Markets cui è possibile ricondurre una consistente quota della domanda presente e, soprattutto, futura di beni e servizi;
- lo sviluppo di Emerging Markets che consentono un riposizionamento/riqualificazione delle produzioni tradizionali (es. Sistema moda), nonché lo sviluppo di nuove produzioni ad alta intensità di conoscenza (es. Blue economy, Bio economy, Manifattura 4.0, Industrie Creative).

La RIS3 Campania individua, pertanto, alcune priorità strategiche di intervento, che, da un lato, tendono alla valorizzazione delle eccellenze nel contesto industriale e della ricerca

(valorizzazione degli attori della RS&I, valorizzazione del capitale umano regionale, sviluppo di start up innovative e della finanza regionale per la RS&I) e, dall'altro, incidono sulle condizioni di contesto che consentono di alimentare tali eccellenze e di favorirne la relativa valorizzazione e diffusione.

La Campania sta, dunque, agendo nella direzione di misure che siano di stimolo per le imprese e per l'attrazione di maggiori investimenti. I piani varati, inoltre, si inseriscono in un contesto che vanta un passato solido di eccellenza della ricerca scientifica, che rappresenta un terreno fertile per la coltivazione del nuovo, laddove con "nuovo" si intende il frutto di un percorso che tiene conto sia delle "vocazioni" territoriali sia di una serie di trend che modificano il funzionamento delle imprese, il sistema della conoscenza e le modalità per fare innovazione.

6.4 Le politiche del lavoro

Il 2015, con l'approvazione dello schema di convenzione con il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali concernente i servizi per l'impiego, ha segnato, per la Regione Campania, l'avvio di una stagione indirizzata verso i servizi integrati delle politiche del lavoro. Si tratta di un sistema che vede il Centro per l'Impiego occupare una posizione centrale e interagire con tutti gli altri attori del mercato (Servizi privati per il lavoro autorizzati e accreditati, scuole, università, operatori della formazione, Terzo Settore, Informagiovani, ecc.). Tale sistema ha consentito di addivenire ad una rappresentazione geolocalizzata di oltre 2.300 potenziali punti di erogazione dei servizi integrati per il lavoro.

Recente è, inoltre, l'approvazione del piano di rafforzamento dei servizi pubblici per il lavoro, che impegna risorse regionali (POR FSE e FESR) per qualificare e rafforzare il sistema pubblico del lavoro, allo scopo di garantire livelli essenziali di prestazioni in materia di servizi e politiche attive del lavoro.

Alla necessità economica, oltre che sociale, di attivare e posizionare politiche del lavoro sostenibili e coerenti, in grado di reggere nel tempo i livelli occupazionale e produrre ricchezza locale, la Regione Campania intende rispondere coniugando servizi e politiche in modo innovativo, valorizzando le esperienze e migliorando il capitale umano.

Le policy del lavoro, pertanto, devono tener conto dei territori coinvolti e delle singole vocazioni, anche in termini di qualificazione e riqualificazione dei lavoratori.

Di seguito una breve riflessione sulla tipologia di lavoratori coinvolti e sulle misure a questi ascrivibili.

Le aree selezionate individuano territori dove si registra un tessuto produttivo molto denso ed aree infrastrutturate, ma ancora libere o da riconvertire, di grande potenzialità per i nuovi investimenti.

È evidente come per l'eterogeneità dei fenomeni di industrializzazione e reindustrializzazione che si sono susseguiti nel tempo si assista nelle aree di interesse della ZES regionale alla presenza di contesti ancora produttivi e in fase di crescita della produzione e di contesti connotati da degrado industriale e conseguente degrado urbano, sociale e d economico.

Per ciascuno dei fenomeni individuati, si rendono necessarie politiche del lavoro che tengano in considerazione lo status dell'impresa e quello dei lavoratori coinvolti. Può trattarsi, infatti, di un'area, o di una porzione di essa, che veda una forte presenza di imprese vitali, anche di neo costituzione, che necessitano di politiche del lavoro incentivanti e di lavoratori target con competenze specifiche e/o con esperienze e titoli di studio particolari. Al contempo, in altre porzioni di area sono localizzate imprese in crisi, che hanno proceduto a licenziamenti collettivi ed utilizzato ammortizzatori sociali e/o strumenti di sostegno al reddito.

Sulla base dei target di lavoratori individuati, è stato predisposto un set di strumenti (servizi, misure, dispositivi) che, sia a livello nazionale che regionale, supportano l'inserimento e il reinserimento delle categorie di lavoratori disoccupati e/o coinvolti in processi di fuoriuscita dai contesti produttivi.

6.4.1 Il sistema incentivante nazionale

Target Giovani

Misura	Tipologia ed entità	Target	Tempistica e scadenze
<i>Incentivi per assunzioni con contratto di apprendistato</i>	<u>Incentivo contributivo:</u> Azienda con massimo 9 dipendenti: aliquota contributiva pari all'1,5% il primo anno, al 3% il secondo anno, al 10% dal terzo anno Azienda con più di 9 dipendenti: aliquota contributiva pari al 10%¹ Tale incentivo contributivo è mantenuto per un ulteriore anno in caso di prosecuzione del rapporto al termine del periodo di apprendistato + <u>Incentivo economico:</u> L'apprendista può essere inquadrato con due livelli retributivi inferiori rispetto a quello spettante o, in	<u>Apprendistato per la qualifica e il diploma professionale</u> Giovani tra i 15 e i 25 anni <u>Apprendistato professionalizzante</u> Giovani tra i 18 (17 se in possesso di qualifica professionale) e i 29 anni <u>Apprendistato di alta formazione e ricerca</u> Giovani tra i 18 e i 29 anni con diploma di istruzione secondaria o diploma professionale	No

¹ Il datore di lavoro è comunque tenuto a versare la contribuzione per l'assicurazione sociale per l'impiego, pari all'1,31% della retribuzione imponibile dell'apprendista.

	alternativa, può essere stabilita una retribuzione in misura percentuale e proporzionata all'anzianità di servizio. I percorsi formativi possono essere finanziati con i Fondi paritetici interprofessionali di cui all'art. 118, l.n. 388/00. Per le ore di formazione a carico del datore di lavoro, all'apprendista è riconosciuta una retribuzione pari al 10% di quella dovuta (salvo diverse previsioni dei contratti collettivi). + <u>Incentivo normativo:</u> Gli apprendisti non rientrano nel computo dei dipendenti per l'applicazione di particolari normative e istituti contrattuali. Le parti possono liberamente recedere dal contratto, con preavviso, al termine del periodo di apprendistato + <u>Incentivo fiscale:</u> Il costo degli apprendisti (retribuzione e formazione) è escluso dalla base per il calcolo dell'IRAP + In caso di prosecuzione, successiva al 31 dicembre 2017, del contratto di apprendistato in rapporto a tempo indeterminato con giovani under 30, ulteriore incentivo contributivo: esonero dal versamento del 50% dei contributi a carico del datore di lavoro, nel limite massimo di € 3.000 annui, per un periodo massimo di 12 mesi.		
<i>Incentivi per assunzioni di studenti che abbiano svolto attività di alternanza scuola lavoro</i>	<u>Incentivo contributivo</u> Esonero dal versamento dei contributi per un massimo di 36 mesi,	Giovani under 30 (under 35 per le assunzioni fino al 31 dicembre 2018) che abbiano svolto attività di	Entro 6 mesi dall'acquisizione del titolo di studio Entro il 31.12.18 per

<i>o periodi di apprendistato (per la qualifica e il diploma professionale o di alta formazione)</i>	nel limite massimo di € 3.000 su base annua <u>L'incentivo è riconosciuto solo in caso di assunzione con contratto a tempo indeterminato a tutele crescenti</u>	alternanza scuola lavoro o periodi di apprendistato (per la qualifica e il diploma professionale o di alta formazione),	l'assunzione di giovani di età compresa tra 30 e 35 anni
<i>Incentivi per assunzioni di giovani under 30 (under 35 fino al 31.12.18), con contratto a tempo indeterminato a tutele crescenti</i>	<u>Incentivo contributivo</u> Esonero dal versamento del 50% dei contributi per un massimo di 36 mesi, nel limite massimo di € 3.000 su base annua <u>L'incentivo è riconosciuto solo in caso di assunzione con contratto a tempo indeterminato a tutele crescenti</u>	Giovani under 30 (under 35 per le assunzioni fino al 31 dicembre 2018) che non abbiano avuto in precedenza un contratto a tempo indeterminato	Entro il 31.12.18 per l'assunzione di giovani di età compresa tra 30 e 35 anni
<i>Incentivi in caso di conversione di un contratto a tempo determinato in contratto a tempo indeterminato</i>	<u>Incentivo contributivo</u> Esonero dal versamento del 50% dei contributi per un massimo di 36 mesi, nel limite massimo di € 3.000 su base annua	Giovani under 30 (under 35 per le assunzioni fino al 31 dicembre 2018) che non abbiano avuto in precedenza un contratto a tempo indeterminato	Entro il 31.12.18 per le conversioni di contratto di giovani di età compresa tra 30 e 35 anni
<i>Incentivi per assunzioni di giovani under 35 con contratto a tempo indeterminato nelle regioni Abruzzo, Molise, Campania Basilicata, Sicilia, Puglia, Calabria e Sardegna "Incentivo Occupazione Mezzogiorno"</i>	<u>Incentivo contributivo</u> Esonero dal versamento del 100% dei contributi nel limite massimo di € 8.060 su base annua, per 12 mesi decorrenti dalla data dell'assunzione <u>L'incentivo è cumulabile con lo sgravio triennale sopra descritto, ricorrendone i requisiti</u>	Giovani under 35	Misura prevista per le assunzioni effettuate nell'anno 2018
<i>Incentivo Occupazione Neet</i>	<u>Incentivo contributivo</u> Esonero dal versamento del 100% dei contributi nel limite massimo di € 8.060 su base annua, per 12 mesi decorrenti dalla data dell'assunzione	Giovani di età compresa tra 16 e 29 anni aderenti al Programma "Garanzia Giovani"	Misura prevista per le assunzioni effettuate nell'anno 2018

Target over 35 privi di impiego regolarmente retribuito da almeno 6 mesi - "incentivo occupazione mezzogiorno"

Misura	Tipologia ed entità	Target	Tempistica e scadenze
<i>Incentivi per assunzioni di</i>	<u>Incentivo contributivo</u>	over 35, disoccupati e privi	Misura prevista per le

over 35, privi di impiego regolarmente retribuito da almeno 6 mesi, con contratto a tempo indeterminato, nelle regioni Abruzzo, Molise, Campania Basilicata, Sicilia, Puglia, Calabria e Sardegna	Esonero dal versamento del 100% dei contributi nel limite massimo di € 8.060 su base annua, per 12 mesi decorrenti dalla data dell'assunzione	di impiego regolarmente retribuito da almeno 6 mesi	assunzioni effettuate nell'anno 2018
--	---	---	--------------------------------------

Target lavoratori percettori di nuova assicurazione sociale per l'impiego

Misura	Tipologia ed entità	Target	Tempistica e scadenze
Incentivi per l'assunzione di lavoratori percettori di NASPI	<i>Incentivo economico 20% della NASPI mensile non ancora percepita dal lavoratore</i>	- Lavoratori percettori di NASPI; - lavoratori che, avendo inoltrato istanza di concessione di NASPI, abbiano titolo alla prestazione ma non l'abbiano ancora percepita.	Nessuna scadenza

Target lavoratori in CIGS

Misura	Tipologia ed entità	Target	Tempistica e scadenze
Incentivi per l'assunzione di lavoratori in cassa integrazione guadagni straordinaria beneficiari dell'assegno di ricollocazione	<u>Incentivo contributivo</u> esonero dei contributi a carico del datore di lavoro, nella misura del 50%, nel limite massimo di € 4.030 annui per un periodo massimo di - di 18 mesi , in caso di assunzione con <u>contratto a tempo indeterminato</u> ; - di 12 mesi , in caso di assunzione con <u>contratto a tempo determinato</u> . In caso di <u>trasformazione in contratto a tempo indeterminato</u> , l'agevolazione spetta per ulteriori 6 mesi . Inoltre, il lavoratore che accetta l'offerta di lavoro ha diritto all'esenzione dal reddito imponibile ai fini IRPEF, per un massimo di 9	Lavoratori in CIGS beneficiari dell'assegno di ricollocazione	Nessuna scadenza

	mensilità e al 50% del trattamento di cassa integrazione che gli sarebbe stato, comunque, corrisposto		
Incentivi per l'assunzione di lavoratori in cassa integrazione guadagni straordinaria per almeno 3 mesi	<u>Incentivo contributivo</u> Aliquota contributiva pari a quella prevista per gli apprendisti (10%, a cui si aggiunge la contribuzione per l'assicurazione sociale per l'impiego, pari all'1,31% della retribuzione imponibile dell'apprendista), per un periodo di 12 mesi	Lavoratori che abbiano fruito del trattamento di Cigs per almeno 3 mesi, anche non continuativi, dipendenti da imprese beneficiarie da almeno 6 mesi dell'intervento	Nessuna scadenza

Target donne

Misura	Tipologia ed entità	Target	Tempistica e scadenze
Incentivi per l'assunzione di donne	<u>Incentivo contributivo</u> Riduzione degli oneri contributivi a carico del datore di lavoro nella misura del 50% per - 12 mesi, in caso di assunzione con contratto a tempo determinato; - 18 mesi, in caso di assunzione con contratto a tempo indeterminato; - 18 mesi complessivi, in caso di assunzione con contratto a tempo determinato trasformato in contratto a tempo indeterminato.	Donne - prive di impiego regolarmente retribuito da almeno sei mesi se residenti nelle aree svantaggiate; ovvero - prive di impiego regolarmente retribuito da almeno ventiquattro, ovunque residenti; ovvero - <i>disoccupate da oltre dodici mesi</i> con almeno cinquant'anni di età, ovunque residenti.	Nessuna scadenza

Target over 50

Misura	Tipologia ed entità	Target	Tempistica e scadenze
Incentivi per l'assunzione di over 50	<u>Incentivo contributivo</u> Riduzione degli oneri contributivi a carico del datore di lavoro nella misura del 50% per - 12 mesi, in caso di assunzione con contratto a tempo determinato; - 18 mesi, in caso di assunzione con contratto	Over 50, disoccupati da almeno 12 mesi	Nessuna scadenza

	a tempo indeterminato; - 18 mesi complessivi, in caso di assunzione con contratto a tempo determinato trasformato in contratto a tempo indeterminato		
--	---	--	--

Target disabili

Misura	Tipologia ed entità	Target	Tempistica e scadenze
Incentivi per l'assunzione di disabili	<u>Incentivo economico</u> : 70% della retribuzione mensile lorda, per un periodo di 36 mesi Solo in caso di assunzione con contratto a tempo indeterminato	<u>Disabili</u> con riduzione della capacità lavorativa superiore al 79% o con minorazioni ricomprese tra la 1a e la 3a categoria di cui alle tabelle allegate al DPR n. 915/78	Assunzioni effettuate a decorrere dal 1° gennaio 2016
	<u>Incentivo economico</u> : 35% della retribuzione mensile lorda, per un periodo di 36 mesi Solo in caso di assunzione con contratto a tempo indeterminato	<u>Disabili</u> con riduzione della capacità lavorativa compresa tra il 67% e il 79% o con minorazioni ricomprese tra la 4a e la 6a categoria di cui alle tabelle allegate al dpr n. 915/78	Assunzioni effettuate a decorrere dal 1° gennaio 2016
	<u>Incentivo economico</u> : 70% della retribuzione mensile lorda, per un periodo di 60 mesi Solo in caso di assunzione con contratto a tempo indeterminato o con contratto a tempo determinato di durata non inferiore a 12 mesi e per tutta la durata del contratto	<u>Disabili intellettivi e psichici</u> con riduzione della capacità lavorativa superiore al 45%	Assunzioni effettuate a decorrere dal 1° gennaio 2016

6.4.2 Il sistema incentivante a livello regionale

MISURE	Descrizione	Target	Tipologia ed entità	Scadenza
Bonus assunzionale	Programma "Ricollocami" - contributo economico per assunzioni a tempo	Disoccupati ex percettori ammortizzatori sociali in deroga anni 2012/2014	€ 7.000,00 una tantum	A sportello – fine programma 31.05.2018

	indeterminato lavoratori target	aderenti al programma		
	Programma “RicollocamiFSE” - Contributo economico per assunzioni a tempo indeterminato lavoratori target	Disoccupati ex percettori ammortizzatori sociali dal 2014 aderenti al programma	€ 7.000,00 una tantum	A sportello fino al 31/12/2018
Formazione	Programma “RicollocamiFSE”	Disoccupati ex percettori di ammortizzatori sociali dal 2014, privi di sostegno al reddito, non beneficiari di altre misure di politica attiva	Esperienza di formazione pratica (professionalizzante o specialistico) finalizzate all’acquisizione di competenze tecnico professionali.	A sportello fino al 31/12/2018
	Catalogo Formativo “RicollocamiFSE”	Disoccupati ex percettori di ammortizzatori sociali dal 2014, privi di sostegno al reddito, non beneficiari di altre misure di politica attiva	Percorsi formativi di 600 ore finalizzati all’acquisizione di qualifica professionale	31/12/2018
	Catalogo formativo “Ricollocami”	Disoccupati ex percettori ammortizzatori sociali in deroga anni 2012/2014 aderenti al programma	N. 3 percorsi formativi di max 200 ore ciascuno	31/05/2018
Incentivo per la creazione di impresa (nazionale e regionale)	Resto al Sud – finanziamento regioni del sud di iniziative imprenditoriali di produzione beni settori artigianato e industria e fornitura servizi	Giovani imprenditori tra 18 e 35 anni	€ 50.000,00 di cui 35% fondo perduto e 65% finanziamento tasso zero	A sportello
	Selfiemployment (promosso da ANPAL gestito da Invitalia)	Giovani Neet aderenti a Garanzia Giovani	Finanziamenti da € 5.000,00 a € 50.000,00 sotto forma di prestito	A sportello
	DD n. 208 del 31/03/2017 (convenzione con	Disoccupati ex percettori di mobilità	€ 4M, di cui € 1.5M riservato a imprenditoria	Non ancora attivo

	Sviluppo Campania)	ordinaria o in deroga dal 2013 al 2017 ed ex percettori di Disoccupazione, ASPI, MINIASPI, NASPI e Trattamenti di Disoccupazione edile dal 2012 al 2017	femminile, finanziamento 25.000,00 con modalità da definire	
--	--------------------	---	--	--

6.5 Le attività da promuovere e rafforzare

La Campania, nonostante il lungo periodo di recessione, è riuscita a conservare una posizione di rilievo tra le regioni più grandi del Mezzogiorno, evidenziando nell'ultimo biennio inequivocabili segnali di ripresa, che la collocano in un trend confortante che coinvolge l'intero Mezzogiorno.

In particolare, l'indice sintetico elaborato da Confindustria e SRM (2017), che fotografa lo stato di salute dell'economia meridionale, ha fatto registrare per il terzo anno consecutivo un rialzo, allineandosi ai valori del 2009. Con riferimento alla struttura produttiva meridionale, posto pari a 100 il totale delle imprese del Mezzogiorno, si riducono le imprese con un numero di addetti da 1 a 9, mentre crescono dello 0,2% le imprese che hanno tra 10 e 49 addetti. Quest'ultimo dato può essere interpretato come un segnale di irrobustimento del tessuto produttivo, che trova conferma anche nella continua crescita delle società di capitali.

I segnali di ripresa del sistema economico regionale, unitamente alle politiche regionali in tema di sviluppo economico, ricerca e lavoro, costituiscono il quadro di riferimento dal quale partire per identificare le attività da promuovere e rafforzare.

A tal uopo, si propone preliminarmente un'analisi delle principali caratterizzazioni industriali della regione, concentrando l'attenzione su quei comparti che appaiono più significativi per rilevanza strategica (peso nell'economia regionale e nella specializzazione territoriale), per i nessi economico-funzionali con l'area portuale (Napoli-Salerno-C.Mare di Stabia), nonché con i territori, oltre all'area portuale, interessati dalla ZES. Dato lo scopo, l'analisi dei comparti non può prescindere dal collegamento con le aree incluse nella ZES. Ogni area, infatti, esprime una o più specificità economiche di cui il piano strategico deve necessariamente tenere conto. Ciò è in parte già evidenziato nella sezione dedicata all'analisi dell'impatto economico-sociale a cui si rimanda per le ulteriori considerazioni ivi contenute.

Considerato, dunque, che i driver principali sono due, e precisamente, le attività strategiche e le eccellenze che esprime il territorio coinvolto nella ZES e il legame economico-funzionale dei territori individuati con l'area portuale identificata, si offre innanzitutto una breve panoramica sull'evoluzione dei settori economici in Campania al fine di fornire una fotografia complessiva dei caratteri dell'intera regione per poi approfondire il rapporto tra i territori e i comparti logistico-produttivi in ambito ZES.

In primo luogo, oggi, ed in futuro sempre di più, l'efficacia e l'efficienza dei settori industriali (in primis il manifatturiero), sono collegate strategicamente all'evoluzione del terziario. Infatti, il contenuto di "servizi" che anche il prodotto "manufatto" presenta, o da cui lo stesso è in qualche modo derivato, rappresenta una componente importante dei moderni modelli economici. Il sistema del valore generato dalla manifattura è in sostanza sempre più interconnesso con il sistema del valore dei servizi. Questi ultimi vanno intesi sia come servizi a valore aggiunto (si pensi al campo della ricerca tecnologica, ai servizi internet, alla trasmissione ed elaborazione dati), sia come servizi offerti in ambito infrastrutturale e distributivo (si pensi ad esempio alle reti ed ai vettori di trasporto). Nello specifico, partendo proprio dai comparti dei servizi, va evidenziato che gli stessi appaiono in crescita nel lungo periodo, attraverso dinamiche settoriali che continuano ad essere caratterizzate da un intenso processo di terziarizzazione dell'economia. Questa dinamica coinvolge quasi tutti i settori economici ed anche i consumatori. Se si esaminano gli ultimi quindici anni (periodo 2001-2016) i settori dei servizi sono stati il comparto trainante delle economie delle regioni centrosetentrionali con un +8%, ma non in quelle del Mezzogiorno (-0,3%) e ancor meno in Campania (-2,2%). La divergenza nei comportamenti appare più evidente nella fase della recessione, nel corso della quale i settori terziari hanno perduto in Campania quasi un decimo del prodotto contro il -6,5% del Mezzogiorno e il -2,4% del Centro-Nord. Tuttavia, va evidenziata una più marcata reattività del terziario proprio in Campania nell'ultimo periodo di tempo. Infatti, nel solo 2016, il comparto dei servizi recupera oltre due punti percentuali contro i 0,8 del Sud e i 0,6 del Nord (Svimez, 2017), concorrendo in modo significativo alla ripresa del PIL regionale.

Pertanto, sulla base di tali considerazioni, un rafforzamento delle attività economiche, anche con specifico riguardo al manifatturiero, potrà ulteriormente beneficiare di un potenziamento del sistema dei servizi come fattore di sviluppo dell'economia regionale in senso ampio e del tessuto industriale in particolare, come asse strategico fondamentale di una nuova prospettiva di crescita produttiva. In questo senso, le logiche di interconnessione con specifico riguardo al sub-sistema dei trasporti (segnatamente quelli di tipo marittimo) è un elemento di caratterizzazione della ZES, che vede la Campania in una posizione favorevole sia per la localizzazione geografica, sia per la dotazione di siti portuali ed aeroportuali ulteriormente potenziabili anche grazie alle misure previste dalla ZES.

Passando al comparto industriale, come evidenziano i dati Svimez (2017), in Campania un ruolo trainante nello sviluppo del PIL (+2,4% nel 2016) lo ha avuto l'industria. Infatti, sebbene la regione possa contare sul contributo di altri importanti settori, come il turismo, la Campania non

può fare a meno di rafforzare e valorizzare le attività produttive che ne caratterizzano il territorio. Ossia, pur considerando che la Campania occupa nei servizi oltre 760.000 unità (Svimez, 2017), il comparto dell'industria in senso stretto occupa oltre 195.000 addetti, con una media per unità locale doppia rispetto all'ampio comparto dei servizi (6,7 contro 2,6). Pertanto, posto che il sistema economico regionale è fatto prevalentemente di PMI, il comparto manifatturiero esprime comunque realtà mediamente più grandi delle piccole o micro-imprese che caratterizzano l'ampio comparto dei servizi: ciò vuol dire una maggiore massa critica delle realtà produttive che a loro volta concorrono ad alimentare l'attività economica del terziario. Senza un tessuto industriale forte anche i servizi rischiano di perdere la loro competitività, basti pensare al peso dell'export marittimo generato dai settori manifatturieri sulle attività svolte dalle aree portuali (oltre il 90% dell'export che transita per i porti della regione) per avere un'idea della relazione a filo doppio che lega l'industria e i servizi.

Nell'ambito del comparto dell'industria in senso stretto, i settori manifatturieri hanno assunto un ruolo importante nell'uscita dalla recessione dell'economia della Campania nel biennio 2015-2016, incoraggiata da una ripresa del processo di accumulazione degli investimenti anche più intenso di quello del resto del Paese (5,4% a fronte del 4,5% del Centro-Nord e del 5% del Sud nel complesso). I settori manifatturieri hanno generato uno stimolo particolarmente incisivo con una crescita cumulativa degli investimenti del + 8,5%. Un risultato notevole che interviene dopo un lungo periodo, compreso tra il 2003 ed il 2014, contrassegnato da forti contrazioni dei livelli di flussi, salvo la singolare inversione del 2005. Va considerato, inoltre, il recupero dei livelli di occupazione nel manifatturiero che sono cresciuti del 5,4% nel 2016 e del 6% nei primi tre trimestri del 2017.

Focalizzando maggiormente l'attenzione sui settori manifatturieri di interesse per la ZES (Tab. 6.3), si nota come, tra gli altri, un ruolo significativo in termini di peso nell'economia regionale è assunto dai settori alimentare, dei metalli e macchinari, dell'abbigliamento e del legno. Infatti, se considerati congiuntamente, tali settori accolgono il 29% delle aziende ed oltre il 26% degli addetti presenti in tutto il comparto manifatturiero campano. Un altro dato importante si riscontra con riferimento al numero medio di addetti per azienda nei settori dei mezzi di trasporto (39,6), della chimica (10,81) e della elettronica (8,95). Questi ultimi, pur avendo un'incidenza relativamente minore sul totale degli addetti presenti nei settori manifatturieri campani, sembrerebbero presentare imprese di dimensioni mediamente maggiori in confronto agli altri settori di interesse ZES. Un ulteriore elemento caratterizzante l'economia della regione è la

presenza di importanti distretti industriali. Infatti, i sette distretti campani (Conserve di Nocera, Alimentare del napoletano, Mozzarella di bufala campana, Abbigliamento del napoletano, Calzature del napoletano, Concia di Solofra ed Alimentare di Avellino) costituiscono il 26% di tutti i distretti presenti nel Mezzogiorno ed esprimono il 40% (665 milioni di euro) dell'export dei distretti meridionali.

Tab. 6.3 - Settori manifatturieri di interesse ZES

Ateco	Settori Manifatturieri (interesse ZES)	N° Aziende	N° Addetti	Addetti medi	Aziende (%)	Addetti (%)	Export Marittimo (€)- 2016	Incidenza %
29; 30	mezzi di trasporto	275	10.905	39,66	0,53%	3,67%	650.239.526	16,91%
10	alimentare	5.445	31.298	5,75	10,55%	10,53%	1.486.126.050	38,64%
24;25; 26	metalli, macchinari, elettronica	4.874	27.442	5,63	9,44%	9,24%	952.607.673	24,77%
20; 21; 22	chimica	821	8.879	10,81	1,59%	2,99%	234.721.116	6,10%
15; 16	abbigliamento	2.419	13.621	5,63	4,69%	4,58%	202.747.662	5,27%
16; 31	legno e mobilio	2.329	6.975	2,99	4,51%	2,35%	31.647.699	0,82%
	Totale	16.163	99.120	6,13	31,32%	33,36%	3.558.089.726	92,52%
	Altri settori manifatturieri	35.444	198.003	5,59	68,68%	66,64%	287.840.971	7,48%
	Totale altri settori manifatturieri	51.607	297.123	5,76	100,00%	100,00%	3.845.930.697	100,00%

Nota: mezzi di trasporto comprende automotive, aeromobili, cantieristica; chimica comprende materie plastiche.

Fonte: Istat 2015, Classificazione ATECO 2007

Il peso sull'economia regionale e nazionale di tali comparti si riflette in termini considerevoli anche sulle esportazioni. Nel 2017, le filiere produttive di eccellenza hanno registrato ottime performance per l'export. La Campania è la prima regione esportatrice del Mezzogiorno e la nona a livello nazionale, con 10 miliardi di beni esportati, pari al 2,4% del totale dell'export italiano, facendo registrare un tasso di crescita delle esportazioni pari al + 3% nel 2016 ed al +2,3% nel primo semestre 2017.

Tra i settori che si caratterizzano per un ammontare maggiore di esportazioni vi sono quelli della metalmeccanica e della elettronica (37,4%), supportati soprattutto dalle vendite nel comparto degli aeromobili e dei veicoli spaziali, e della filiera agro-alimentare (oltre il 30%) che beneficia delle importanti produzioni di eccellenza presenti nell'area campana. Relativamente a tale filiera, la categoria merceologica "frutta e ortaggi lavorati e conservati" rappresenta la più venduta in assoluto; elevati volumi di vendita si registrano anche per i "prodotti da forno e farinacei" e per i "prodotti di colture agricole non permanenti".

Importanti livelli di export si segnalano anche con riferimento al settore della chimica, gomma e plastica (13,8%), grazie principalmente ai medicinali e preparati farmaceutici e agli articoli in materie plastiche. In particolare, la crescita delle esportazioni nel settore della chimica è

adducibile all'incremento delle vendite di prodotti farmaceutici, il cui andamento è dettato anche da scelte di allocazione della produzione nell'ambito di catene internazionali del valore.

Altro settore di rilievo in termini di export è quello della moda (11,4%), che può contare sulla presenza sul territorio dei distretti tessili di San Giuseppe Vesuviano e di S. Agata dei Goti-Casapulla-S.Marco dei Cavoti- Aversa-Trentola Ducenta, delle calzature napoletane e del conciario di Solofra. Meno rilevanti dal punto di vista dimensionale appaiono le esportazioni del legno e della carta (pur rivestendo un ruolo importante nell'ambito dell'economia campana e all'innovazione produttiva regionale) e delle altre industrie.

In termini dinamici, l'export manifatturiero campano fa registrare su un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (2007-2016) un incremento consistente delle esportazioni nel settore alimentare (+63%) e nel settore dei mezzi di trasporto (+35,8%), più contenuta ma pur significativa appare la crescita nel comparto della meccanica (+9%). Un elemento distintivo delle esportazioni campane è rappresentato dalla loro distribuzione per settore di attività rispetto a quanto avviene a livello nazionale. Infatti, secondo le stime di Unioncamere (2016), nel resto del Paese le esportazioni si concentrano in maggior misura rispetto all'economia regionale nella metalmeccanica ed elettronica (48,3%), nella chimica, gomma e plastica (18,4%) e nell'altra industria (10,8%) e in misura decisamente più marginale nella filiera agro-alimentare (8,9%).

Alla luce delle caratterizzazioni dell'export e delle dinamiche riguardanti il mercato del lavoro e la ripresa dei consumi, l'istituzione della Zona Economica Speciale rappresenta, per l'economia regionale, uno strumento per raccordare ulteriormente le attività produttive del territorio con il mercato mondiale, sfruttando l'evoluzione delle attività industriali verso i processi della logistica economica. L'avvio della ZES potrà inoltre generare un'accelerazione del processo di sviluppo economico regionale, tanto più necessaria se si tiene conto della dimensione e delle caratteristiche del sistema economico e della società della Campania. Un altro aspetto di rilievo ai fini della identificazione delle attività che si intendono sviluppare all'interno della ZES, è il forte grado di specializzazione territoriale che si riscontra nell'area campana, in confronto al resto del Paese. Proseguendo in una logica di analisi settoriale, e facendo riferimento agli indici di specializzazione adoperati dalla Svimez, si offre una breve disamina del tipo di specializzazioni riscontrabili nelle diverse aree campane, che trovano riscontro nelle linee di indirizzo territoriale e settoriale della ZES.

A livello regionale, i maggiori livelli di specializzazione manifatturiera si segnalano con riferimento ai comparti dell'alimentare e del tessile-abbigliamento, seguiti dalla chimica (con

particolare riguardo alle materie plastiche ed alla farmaceutica), dalla lavorazione del legno e dai trasporti (Svimez, 2017). Volendo effettuare una valutazione della distribuzione delle attività nelle diverse province, si nota come ognuna di queste sia caratterizzata da diverse tipologie di specializzazioni e specificità. Ad esempio, il settore agroalimentare riporta indici di specializzazione più alti nel beneventano per numero di imprese e nel salernitano per numero di addetti. Nei settori compresi nel sistema moda, quali l'abbigliamento il tessile e calzature, le province di Napoli e Avellino presentano gli indici più alti. Una elevata specializzazione è presente anche con riferimento alla fabbricazione di articoli in pelle e simili, nella provincia di Avellino. La provincia di Salerno, invece, mostra indici di specializzazione più alti nel settore agroalimentare. Il più complesso e articolato tessuto produttivo della provincia di Napoli si caratterizza per elevati livelli di specializzazione nella fabbricazione di mezzi di trasporto e nell'industria alimentare. L'aerospazio è presente nelle province di Caserta, Napoli e Avellino, con alcune eccellenze produttive, legate anche al sistema di grandi progetti nazionali (Leonardo) ed esteri. La cantieristica è presente in provincia di Napoli e, in particolare, nell'area torrese-stabiese.

La rilevanza del segmento manifatturiero campano appare ancora più significativa se si concentra l'analisi sui settori che, nell'ambito delle stesse politiche industriali regionali, vengono convenzionalmente definiti come appartenenti alle filiere delle 4A+Pharma (Aerospazio; Automotive; Alimentare; Abbigliamento, Farmaceutico). Queste ultime generano in Campania 4.036 mln di euro di valore aggiunto, 5.789 mln di euro di export, rappresentano 16.061 imprese ed occupano 69.920 persone. I settori appartenenti a tali filiere rivestono una considerevole significatività per il contributo che offrono al sistema economico regionale, costituendo quasi il 50% del valore aggiunto manifatturiero, il 61% dell'export (anche non marittimo) ed il 47% degli addetti, a fronte, rispettivamente, del 31%, del 35,4% e del 30,3% a livello nazionale.

Investire nelle filiere 4A+Pharma ha un effetto economico considerevole sia sull'economia della regione Campania, sia a livello nazionale. Un investimento di 100€ attiva domanda endogena nei settori 4A+Pharma della Campania di 50,6 euro, a fronte di una domanda attivata dall'esterno pari a 49,4 euro. L'impatto della domanda di prodotti 4A+Pharma che si genera in Campania ha un più alto indice di diffusione nel settore 4A+Pharma nazionale in confronto alle altre regioni italiane, per la presenza di una forte integrazione di filiera a livello nazionale ed internazionale.

L'effetto spillover che si genererebbe in Campania per un investimento di 100 euro nei settori 4A+Pharma è pari a 49,4 euro, considerevolmente superiore in confronto ai 32,7 euro che si attiverrebbero in una altra generica regione italiana. Tali dati indicano che un investimento

effettuato in Campania in queste filiere produttive ha una rilevante ricaduta positiva sull'economia della regione stessa e su quella del resto del Paese. In tal senso, l'istituzione della ZES può costituire uno strumento per incrementare la densità imprenditoriale, permettendo in tal modo di massimizzare l'impatto economico endogeno degli investimenti.

In sinergia con i settori individuati, un ruolo di primo piano è assunto dall'industria energetica e da quella delle telecomunicazioni in quanto rappresentano una componente significativa e qualificante per la produttività dei territori e i cui riflessi investono positivamente la performance dell'industria manifatturiera.

Un altro importante driver per lo sviluppo economico-industriale dell'economia campana è rappresentato dall'apertura internazionale, a cui comunque guarda la ZES come strumento di politica economica. La Campania, pur collocandosi al di sotto della media nazionale, rappresenta una delle principali realtà del Mezzogiorno in termini di scambi commerciali con l'estero. Durante il 2015 la Campania ha fatto registrare scambi con l'estero per circa 22 miliardi di euro, di cui oltre 12 sono riconducibili alle importazioni e quasi 10 miliardi riguardano le esportazioni. Considerando il rapporto percentuale tra il valore aggiunto e le esportazioni, all'interno della regione si segnala una maggiore vocazione alle esportazioni nella provincia di Avellino (quasi il 17%), Salerno (13,4%) e Napoli (10,2%) rispetto alle provincia di Caserta ed in particolare al beneventano (4,3%), dove le esportazioni sembrano assumere una rilevanza marginale per il sistema economico locale (Unioncamere, 2016).

Una posizione di rilievo, in termini di apertura al commercio internazionale del segmento industriale campano, è costituita dalle connessioni che esso presenta con l'area portuale. La significatività di questo canale di sbocco è evidente se si considera che il 54% circa di tutte le merci dirette all'estero sono movimentate attraverso mezzi navali. Nel 2016, secondo quanto riportato dalla Banca d'Italia, l'attività portuale è aumentata presso i due principali porti campani (Napoli e Salerno). In particolare appare cresciuta la movimentazione delle merci, soprattutto di quelle trasportate con container.

Considerando l'export marittimo, è possibile effettuare alcune valutazioni di sintesi in merito al grado di connessione economico-funzionale dei settori manifatturieri di interesse della ZES con l'area portuale campana (figg. 6.1 e 6.2). Nello specifico, appaiono particolarmente interessanti le esportazioni marittime relative al settore alimentare, dei metalli e macchinari, e dei mezzi di trasporto che coprono rispettivamente il 39%, il 25% ed il 17% delle esportazioni via mare dell'intero comparto manifatturiero campano. Questi tre settori, se considerati congiuntamente,

fanno registrare, nel 2016, più di 3 miliardi di euro di export marittimo. Il dato diviene ancora più significativo se si considerano anche gli altri tre settori di interesse della Zes (chimica, abbigliamento, legno e mobilio), che contribuiscono a far salire l'incidenza al 93% del totale delle esportazioni via mare fatte registrare da tutti i settori manifatturieri campani.

Al fine di approfondire l'analisi anche in termini dinamici, in Figura 6.3 si propone una rappresentazione del trend che i principali settori manifatturieri campani hanno fatto registrare in termini di traffico marittimo (in export) nell'arco temporale 2011-2016. In particolare, posto pari a 100 il dato 2011, si evidenzia un incremento per i comparti dell'abbigliamento, dei metalli, dell'alimentare, dei mezzi di trasporto, con particolare riferimento in particolare all'Automotive e all'Aeronautico. Appare, invece, stabile il comparto dei macchinari ed in riduzione il comparto Chimico e delle Materie Plastiche. Quest'ultimo è l'unico settore che presenta una riduzione, con un calo del 10%, mentre soprattutto i Metalli e l'Alimentare hanno registrato performance di crescita a doppia cifra, rispettivamente del +57% e del +35%.

E' stato evidenziato come i settori produttivi da promuovere e rafforzare attraverso la ZES siano quelli che presentano il più alto grado di connessione economico funzionale con il sistema portuale, attesa l'alta incidenza (circa il 93%) che tali settori registrano sul valore complessivo dell'export marittimo manifatturiero in Campania.

In particolare, oltre all'attività terminalistica svolta nell'area portuale e che può essere fatta rientrare nel più ampio segmento servizi, i principali settori su cui punta la ZES in termini di promozione e rafforzamento sono: l'Alimentare (di cui 4A); l'Abbigliamento (di cui 4A); l'Automotive e l'Aerospazio (di cui 4A); la Chimica (compreso la farmaceutica); i Macchinari e l'Elettronica; la carta, il packaging e il legno.

In tale contesto, le misure programmate per il rafforzamento del ruolo assunto dal sistema portuale campano, generando un clima di rinnovata fiducia delle imprese rispetto alle infrastrutture ed ai servizi all'export offerti, determinano un circuito virtuoso in termini di rafforzamento del nesso economico funzionale delle aree ZES con i porti che si associa alla scelta di aree dotate complessivamente di una buona dotazione infrastrutturale di collegamento.

Infine, nel modello ZES un ruolo importante verrà assolto dal c.d. "quasi manufacturing", cioè dalle attività che partono dalla logistica economica (o a valore) e raggiungono l'industria regionale presente nelle aree selezionate, al fine di consolidarla e farla crescere nei modelli di assemblaggio e finissaggio (oltre che nelle funzioni tipiche del controllo qualità, confezionamento, etichettamento, consolidamento dei flussi per destinazione estera, deposito, ecc.). Si tratta di

attività logistiche tipiche, che pesano non poco sui costi industriali e che hanno come strumento di scelta delle filiere il cosiddetto “tasso traslog” (trasporti+logistica) che determina sempre più le scelte insediative delle attività produttive.

Fig. 6.1 - Trend delle esportazioni marittime per settore tra il 2011 e il 2016 (Anno base: 2011).

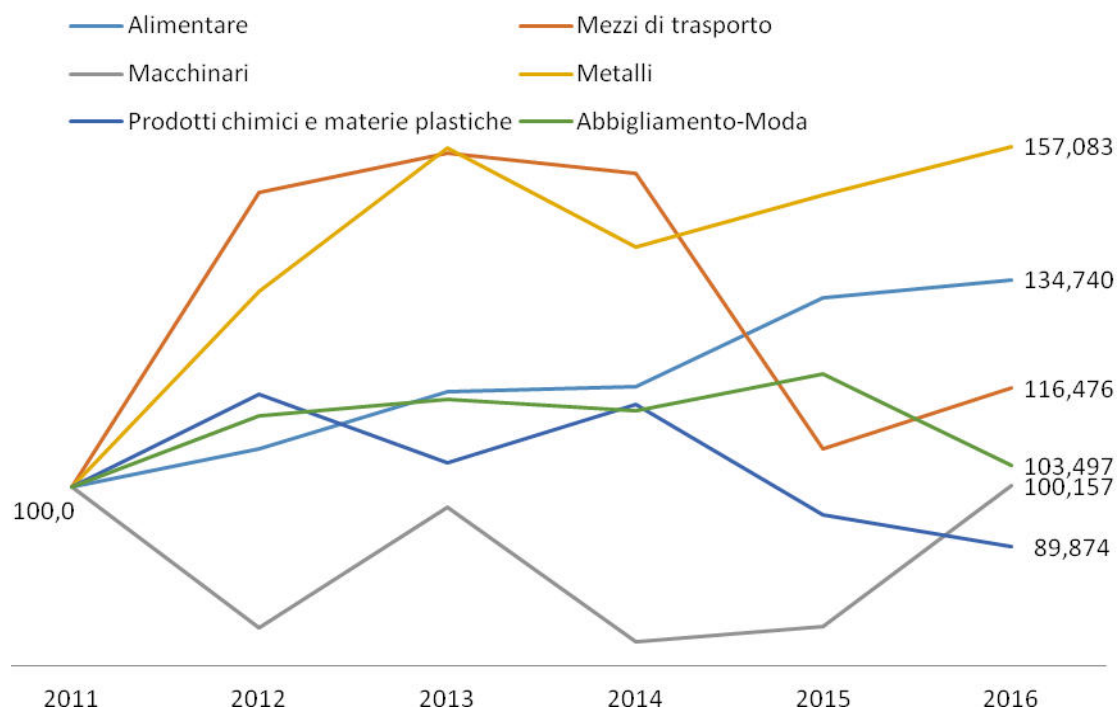
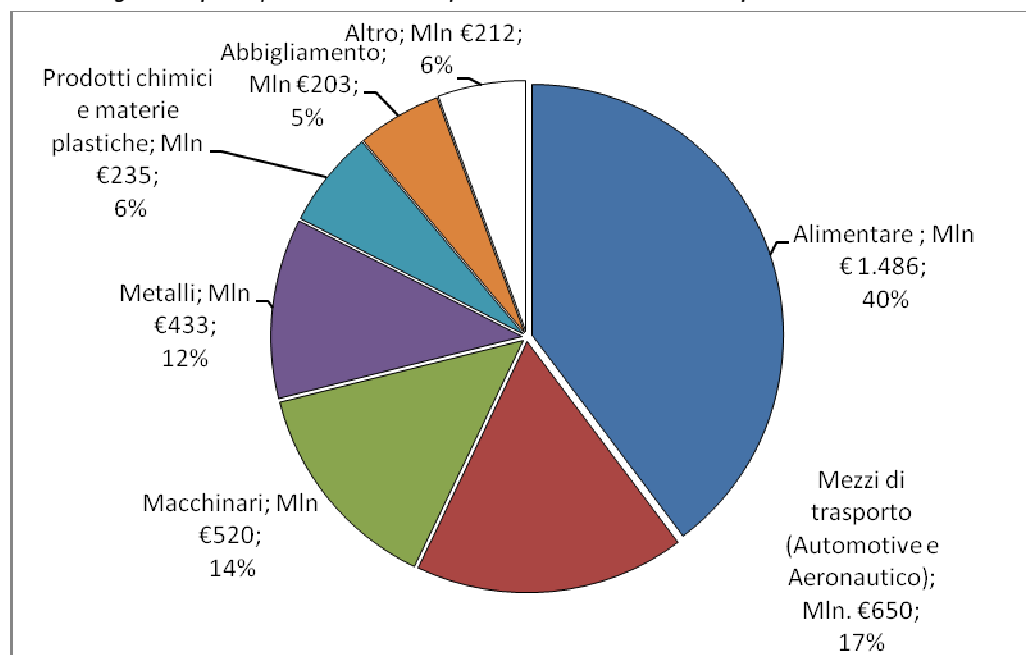
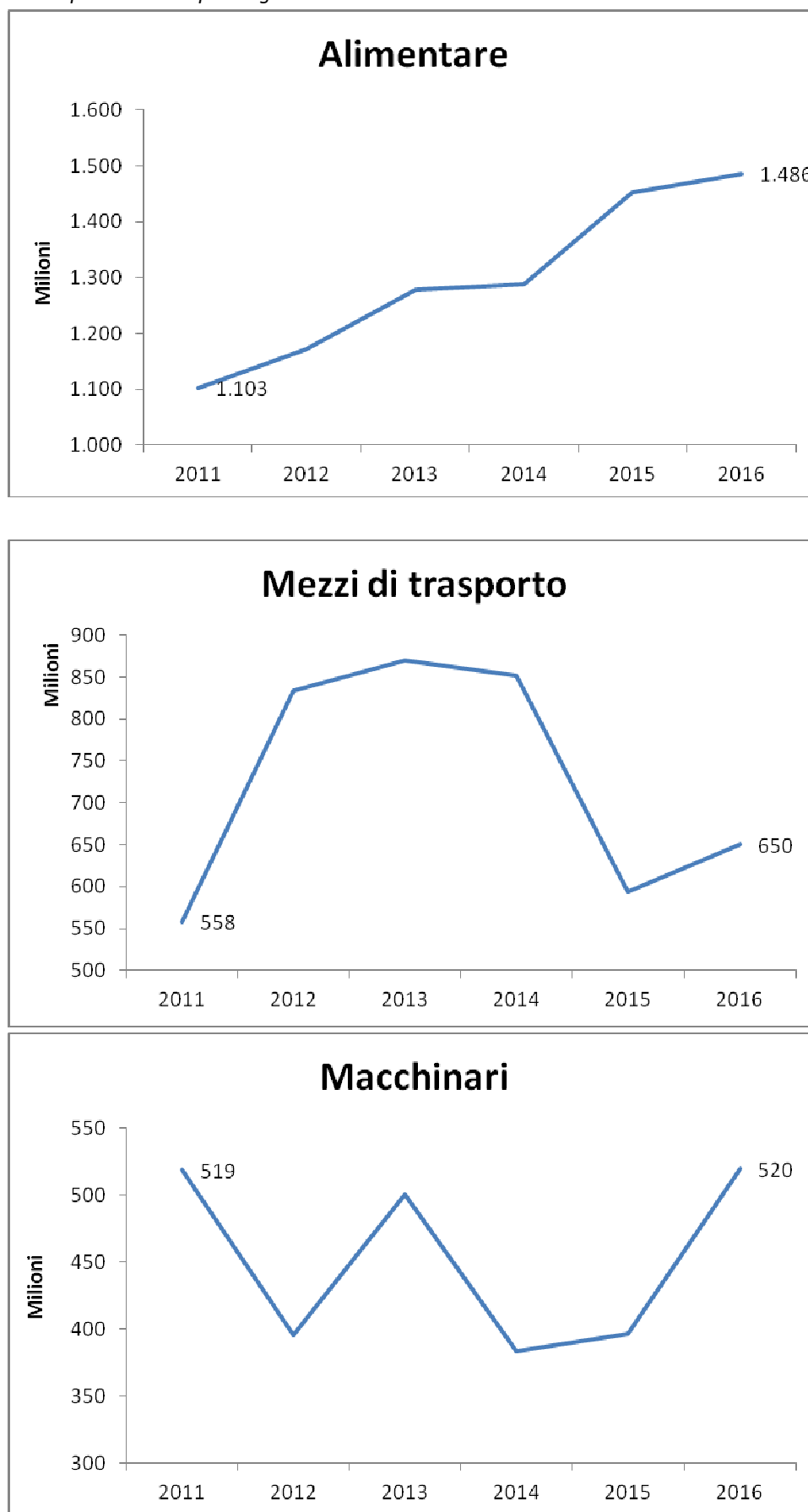


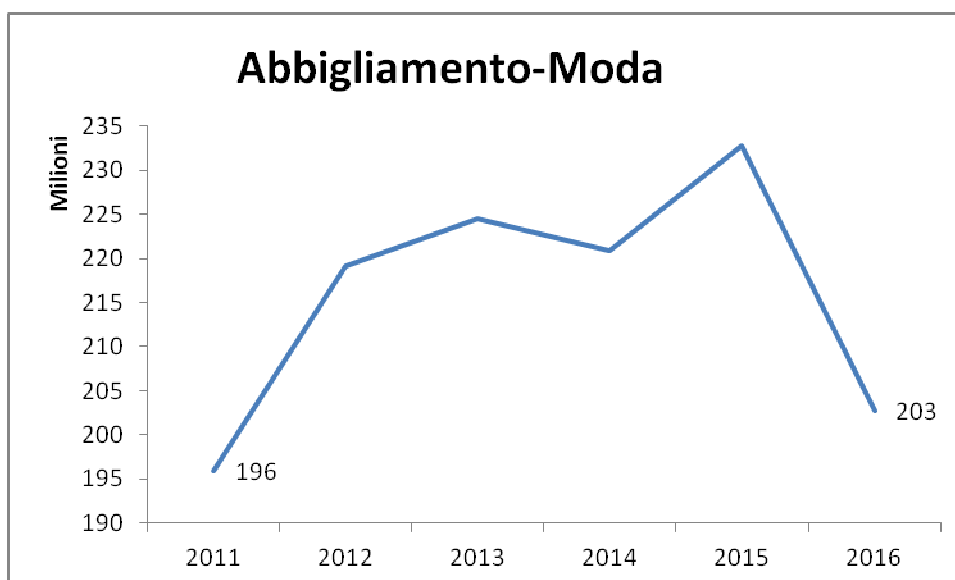
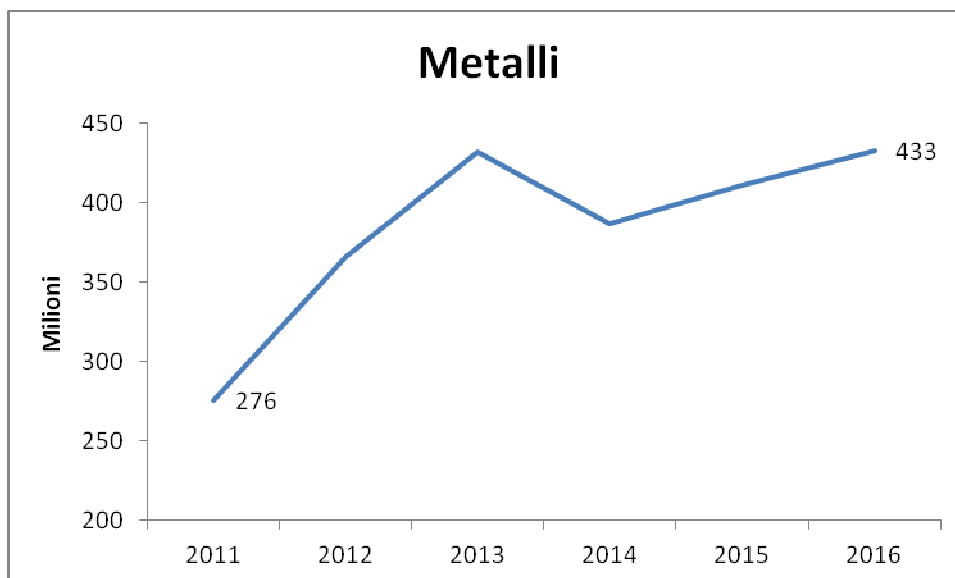
Fig.6.2 - I principali settori che esportano "via Mare" in Campania – dati al 2016



Fonte SRM su Coeweb

Fig. 6.3 - Trend dell'export via mare per singolo settore





6.6 Sintesi dei principali fattori strategici della ZES

L'individuazione del perimetro della ZES pertiene, dunque, sia il livello di aree che di filiere logistico-produttive, e costituisce l'elemento di carattere strategico connesso alla capacità di attrazione degli investimenti che siano funzionali per:

- consolidare il tessuto industriale esistente per i fattori alla base delle strategie di sviluppo e nei settori competitivi per il territorio regionale;
- migliorare la qualità dell'offerta logistica, aumentando frequenza e qualità delle connessioni;

- attrarre nuovi investimenti, anche internazionali, per rendere globale il mercato della produzione e del consumo;
- adeguare la struttura produttiva territoriale alle innovazioni tecnologiche;
- determinare un modello di stretta interrelazione tra ricerca, innovazione ed attività produttive;
- attivare processi di aggregazione e di scambio tra gli Enti referenti delle aree comprese nella ZES e tra le imprese, per affrancarsi dal rischio di "nanismo imprenditoriale" ed essere in grado di competere sui mercati globali, attraverso la crescita dimensionale delle imprese, la costruzione di filiere produttive complete e la complessiva diffusione di nuovi asset produttivi e di competitività del sistema economico campano.

Considerando questi fattori strategici, sono rappresentate alcune delle politiche di sviluppo che possono riguardare più da vicino aree e vocazioni della ZES.

Nell'area passeggeri del porto di Napoli i settori di investimento e gestione che possono essere attratti riguardano lo sviluppo turistico e le funzioni di connessione marittima ad esso collegate.

Nell'area commerciale del porto di Napoli (da Calata Porta di Massa a Pietrarsa) i settori attrattivi per vocazione sono quelli della cantieristica per riparazioni navali, delle attività logistiche connesse alla gestione delle banchine di sbarco ed imbarco delle merci, dello sviluppo di approvvigionamenti energetici per le fonti a minore impatto ambientale (in particolare il deposito di GNL previsto dal piano energetico nazionale).

Nell'area di Napoli Orientale, appare opportuno concentrarsi sulla attrazione della logistica a valore aggiunto, vale a dire su quelle attività di *postponement* che prevedono la lavorazione delle merci imbarcate e sbarcate; in particolare, appare possibile generare lavorazioni a valore aggiunto per il ciclo del settore del trasporto, dell'aerospazio e della meccanica; dialogando con settori caratterizzati da un'elevata competitività, che possono beneficiare di ulteriori elementi di vantaggio competitivo se si sviluppano iniziative di *project cargo*. L'intera area orientale ha una storica vocazione produttiva, che pur in una logica di conversione e delle nuove forme della produzione sempre più intelligente rappresenta un bacino di attrazione di insediamenti produttivi.

L'area di Bagnoli è interessata da un'importante esperienza di collaborazione istituzionale, che ha portato alla sottoscrizione lo scorso luglio di un accordo a tre Governo, Regione, Comune che dovrebbe garantire un cronoprogramma puntuale teso alla rifunzionalizzazione dell'area non solo sotto il profilo ambientale ed urbanistico ma anche nelle connessioni con gli altri quartieri

attraverso il recupero di funzioni sociali ed economiche tali da garantire, anche attraverso un adeguata rete di trasporto, un continuum con la città e la linea costiera.

Nelle strutture interportuali di Nola e di Marcianise, vanno concentrate attività industriali e di logistica a servizio delle movimentazioni portuali, per creare quelle condizioni competitive indispensabili per favorire lo sviluppo della intermodalità nei collegamenti e l'ispessimento delle strutture produttive collocate in aree già infrastrutturate, con un modello di logistica a chilometro zero che favorisca la competitività della crescita industriale.

Nel porto di Castellammare di Stabia, tradizionalmente orientato alla attività di costruzione navale, con lo stabilimento di Fincantieri e con tutta l'eredità di una prestigiosa origine storica, vanno attratti investimenti che potenzino e modernizzino la matrice industriale nel settore, puntando ad una modernizzazione tecnologica coerente con la dimensione e con le caratteristiche dell'impianto e dell'indotto, oltre che a interventi di connessione e modernizzazione infrastrutturale.

Nell'area commerciale del porto di Salerno, occorrono investimenti logistici per l'aumento della capacità di stoccaggio, in particolare per il traffico *automotive* e ro-ro, che costituiscono elementi particolarmente vitali per lo sviluppo delle attività di connessioni marittime del porto di Salerno. Nell'area retrostante del porto, ed in particolare nella porzione libera dell'ASI posta alle spalle del sedime portuale, possono essere insediate attività industriali connesse al ciclo logistico a valore aggiunto, nonché può consentirsi di dare respiro e spazio alla crescita delle attività di stoccaggio e di lavorazione delle merci in ingresso ed in uscita dal porto di Salerno, oltre che attività industriali di altro tipo.

Nell'area dell'agro nocerino-sarnese, laddove si concentrano i principali produttori della filiera alimentare e conserviera, va condotta una azione di assetto industriale e di evoluzione nella struttura della organizzazione logistica, per trasformare un'organizzazione polverizzata del ciclo logistico - gestito in proprio da ciascuna azienda - in una gestione professionale in outsourcing che determini economie di scala e maggiore efficienza. In quell'area vanno potenziate le sinergie e le filiere industriali e la loro vocazione all'esportazione.

Nell'area di Battipaglia si possono concentrare le funzioni connesse alle attività logistiche e produttive per il baricentro meridionale del territorio industriale salernitano, superando definitivamente la situazione di crisi di questi anni. Quest'area è particolarmente utile per un processo di riconversione industriale e per nuovi insediamenti produttivi da attrarre anche con la ZES.

Nell'area di Valle Ufita, all'interno del comprensorio caratterizzato da insediamenti dell'industria produttrice di autobus in fase di ripresa e potenziamento, possono essere orientati ed attratti investimenti di logistica di filiera che siano funzionali anche alle opportunità che deriveranno dal potenziamento della linea ferroviaria di collegamento tra Napoli e Bari e dal ruolo di hub logistico interregionale, con particolare riguardo all'industria di Melfi e alle produzioni pugliesi e delle altre regioni.

Negli agglomerati industriali gestiti dai Consorzi ASI può attivarsi un processo di consolidamento e sviluppo del tessuto industriale esistente, anche in chiave di innovazione tecnologica dei processi produttivi.

7 - Modalità e strumenti di governance della ZES

7.1 Obiettivi e quadro normativo

La legge istitutiva della ZES e il suo regolamento attuativo, nel disciplinare le procedure e le condizioni per l'istituzione delle Zone Economiche Speciali e fissare alcuni principi relativi al loro sistema di governo, rimandano al Piano di Sviluppo Strategico l'individuazione delle modalità di esercizio delle connesse attività amministrative e di gestione, nel rispetto delle prerogative costituzionali, di legge (nazionale e regionale) e dei poteri dei singoli livelli di governo coinvolti e nel perseguimento della più ampia e significativa semplificazione dei processi decisionali.

In attuazione delle norme di legge, delle previsioni del citato DPCM e degli indicati principi e direttive, il presente Piano definisce, quindi, il sistema di governance della ZES, teso a garantire il massimo livello di efficacia nel pieno rispetto delle norme vigenti.

Individua, altresì, le modalità con cui le strutture e gli uffici amministrativi della Regione e degli enti locali interessati, in aderenza ai relativi ordinamenti, assicurano l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZES.

Le politiche di sviluppo che sottendono alla creazione della ZES coinvolgono a vario titolo tutti gli attori pubblici e privati interessati al rilancio del sistema economico e sociale operanti nel perimetro delineato, esigendone il confronto sia in fase di avvio che nel corso della loro attuazione.

La Regione, pertanto, al fine di coadiuvare al meglio la definizione degli indirizzi in seno al Comitato di cui all'art. 4 del D.L. 91/2017, il più possibile in aderenza alle istanze territoriali e alle necessità connesse alle vocazioni produttive, prevede l'istituzione di una Cabina per la Strategia Regionale, quale luogo di confronto nell'ambito del quale raccogliere, tra l'altro, istanze e suggerimenti correttivi da parte dei soggetti degli enti coinvolti in fase di avvio e di successiva attuazione della strategia di sviluppo.

Inoltre, a garanzia e presidio della strategia medesima, nell'ottica della massima semplificazione amministrativa e burocratica, la Regione intende istituire una struttura che funga da collettore specifico delle iniziative ricadenti nella ZES, deputata ad accompagnare e favorire la più rapida soluzione amministrativa alle istanze di insediamento e sviluppo delle iniziative imprenditoriali.

Con il presente documento sono individuati, altresì, gli accordi con le Amministrazioni centrali dello Stato nonché le convenzioni con organismi ovvero con le strutture nazionali a totale

partecipazione pubblica che la Regione Campania intende attivare per dare compimento agli oneri su di essa gravanti per l'attuazione della ZES.

7.2 I soggetti cui è demandata la definizione della strategia e degli indirizzi della ZES

7.2.1. Il coordinamento regionale della ZES

Al fine di assicurare il massimo impulso e supporto allo sviluppo della ZES, con decreto del Presidente della Giunta regionale, entro 30 giorni dall'approvazione del presente Piano, è istituita la “Cabina di Regia per la strategia regionale della ZES”, quale organismo istituzionale di coordinamento tra i soggetti responsabili della definizione delle principali strategie di sviluppo e, in particolare, tra i livelli di governo locale, regionale e nazionale coinvolti e tra questi e il Comitato di Indirizzo della ZES.

Alla Cabina di Regia partecipano il Presidente della Giunta regionale ed un rappresentante del Comitato di Indirizzo, l'Assessore alla Urbanistica e l'Assessore alle Attività produttive o rispettivi delegati, il Capo di Gabinetto della Regione, nonché i rappresentanti delle altre istituzioni e degli altri Enti individuati dal Presidente della Regione.

La Cabina di Regia definisce le strategie di competenza regionale sulla ZES, coordina, anche attraverso specifiche intese, le proprie attività con quelle di indirizzo del Comitato della ZES e verifica l'attuazione di tali strategie, individuando eventuali correttivi necessari, da sottoporre agli Enti a diverso titolo competenti.

La Cabina di Regia per la strategia regionale della ZES si riunisce, in ogni caso, con cadenza almeno trimestrale.

7.2.2 Il Comitato di Indirizzo della ZES

Il Comitato di Indirizzo esercita le competenze previste dall'art. 4 del D.L. 91/2017, convertito in L. 123/2017, e dall'art 8 del DPCM 25 gennaio 2018, n. 12.

Il Comitato, ai sensi di quanto previsto dall'art. 4, comma 6, del citato D.L. 91/2017, è composto dal Presidente dell'Autorità Portuale, che lo presiede, da un rappresentante della

Regione, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri e da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il Comitato svolge le attività di indirizzo previste dal DPCM 25 gennaio 2018, n. 12, attenendosi ai contenuti e nel rispetto del Piano di Sviluppo Strategico e degli ambiti di competenza della Regione e degli enti locali coinvolti nell'area.

Il Segretario Generale dell'Autorità Portuale assicura, a supporto del Comitato, le attività a quest'ultimo demandate dal DPCM e dal Piano di Sviluppo Strategico.

Il rappresentante della Regione Campania nel Comitato di Indirizzo è

_____.

7.3 La gestione della ZES

7.3.1 La Struttura di Missione per la ZES

La Regione Campania, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 1, comma 12, della Legge regionale 20 luglio 2010, n. 7 e dell'articolo 36 del Regolamento regionale 15 dicembre 2011, n. 12, concernente l'Ordinamento amministrativo della Giunta regionale della Campania, istituisce la Struttura di Missione per la ZES, che, nel rispetto delle competenze ex lege attribuite allo Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive (SURAP) ed in raccordo con quest'ultimo, espleta le funzioni amministrative relative agli interventi di competenza regionale previsti per la ZES.

Con apposito atto di organizzazione da assumersi entro 30 giorni dall'approvazione del presente Piano, la Struttura di Missione viene dotata, sotto il profilo quali quantitativo, del personale necessario per lo svolgimento dei compiti connessi agli obiettivi strategici della ZES (inerenti ad attività produttive, infrastrutture e trasporti).

La Struttura di Missione costituisce, pertanto, lo strumento di raccordo con il territorio e le imprese per l'avvio e la gestione delle iniziative in area ZES, assicurando, per quanto di competenza della Regione, l'acquisizione delle istanze e della relativa documentazione di supporto, al fine di consentire la più celere istruttoria. Opera in sistematico raccordo con il SURAP, negli ambiti di specifica pertinenza di quest'ultimo di modo che tutte le iniziative da proporsi per il suo tramite siano istruite ed evase dai competenti uffici nel rispetto dei termini previsti dalla normativa vigente ovvero dei termini abbreviati di cui al presente Piano o stabiliti con provvedimenti di semplificazione amministrativa successivi.

La Struttura di Missione per la ZES propone e/o adotta, infine, gli atti di competenza regionale conclusivi dei procedimenti.

Alla Struttura di Missione per la ZES è, altresì, demandata la promozione, in abito ZES, di iniziative di sostegno all'innovazione in termini di industria 4.0 in ambito ZES, nonché di misure volte a dare impulso allo sviluppo dell'economia circolare e della bioeconomia, sempre in una logica tesa a favorire la creazione di filiere produttive complete che permettano il pieno sviluppo delle PMI.

7.3.2 - IL SURAP ed il coordinamento con le attività dei SUAP

Lo Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive (SURAP), istituito con la legge regionale del 14 ottobre 2015, n.11 ed attivato con delibera di Giunta regionale del 27 ottobre 2015 n. 515 nell'ambito della Direzione Generale per lo Sviluppo Economico e le Attività Produttive, è teso al perseguimento degli obiettivi declinati all'art.19 della suddetta L.R.11/2015, volti a favorire la libertà di iniziativa economica, di insediamento e di svolgimento di attività produttive, in una logica di accelerazione della semplificazione amministrativa e di attrazione degli investimenti e promozione del sistema produttivo campano.

Il SURAP, in ossequio alla normativa che lo istituisce, svolge funzioni di coordinamento e impulso, tramite apposite intese, delle attività dei SUAP (Sportelli Unici delle AA.PP.) territorialmente competenti. In attuazione dell'art.20, comma 1 bis della L.R. 11/2015, agisce, in particolare, quale amministrazione procedente per qualificate iniziative, sia di interesse produttivo che urbanistico, anche in riferimento alle funzioni amministrative conferite ai Comuni, attivate dagli operatori economici in area ZES.

7.3.3 – La gestione delle semplificazioni amministrative, di competenza regionale, a favore delle iniziative imprenditoriali localizzate nella ZES: il ruolo delle strutture regionali

La Struttura di Missione ed il SURAP assicurano, tra l'altro, in maniera coordinata e nel rispetto delle specifiche competenze, la concreta attuazione delle misure di semplificazione poste e da porre in essere.

A tal fine, nel rinviare, per la disamina specifica delle misure medesime, al capitolo 8 "Semplificazioni burocratiche ed amministrative" del presente Piano, si ripercorrono le funzioni demandate alle Strutture regionali.

In attuazione di quanto previsto dall'articolo 20, comma 1 bis, della legge regionale n.11 del 2015, la Giunta regionale qualifica come di "interesse regionale" gli interventi localizzati nella Zona Economica Speciale. Il SURAP, pertanto, su impulso della Struttura di Missione per la ZES e avvalendosi del supporto di quest'ultima, è deputato ad esercitare, in qualità di amministrazione

precedente, le funzioni amministrative connesse ai procedimenti insediativi di qualificate iniziative produttive in aree ZES.

Ai sensi del medesimo comma 1, lettera f) bis dell'articolo 20 appena citato, al SURAP è demandato il coordinamento delle strutture amministrative regionali e degli enti strumentali regionali che operano nelle aree della ZES, al fine di definire la posizione unica dell'Amministrazione regionale in seno alle conferenze di servizi convocate per la realizzazione delle iniziative nelle aree ZES. La Struttura di Missione potrà assicurare, a supporto del SURAP, l'espletamento delle attività atte a garantire la rappresentanza unica regionale nelle conferenze di servizi decisorie in forma simultanea e in modalità sincrona indette da un ufficio o ente regionale ovvero alle quali essi siano convocati.

Il SURAP, in raccordo con la Struttura di Missione, estende, a tutte le attività inerenti alla ZES, il sistema delle conferenze dei servizi semplificate, in modo da assicurare la più rapida attuazione delle iniziative e degli investimenti ricadenti in aree ZES: sono concordate con gli enti interessati specifiche modalità tarate sulle peculiarità della ZES.

In applicazione di quanto statuito dal comma 6 dell'articolo 20, il SURAP, anche su segnalazione della Struttura di Missione, può sostituirsi ai SUAP territorialmente competenti nei casi di inerzia o di inadempimento, tali da comportare la violazione dei termini di conclusione dei procedimenti afferenti alle iniziative da attuare in ambito della ZES.

I soggetti che intendono avviare le loro iniziative nelle aree ZES presentano apposita istanza alla Struttura di Missione che la inoltra tempestivamente al SURAP, avendo cura di verificare, mediante procedimento partecipato, la completezza della documentazione necessaria all'avvio della procedura amministrativa. La trasmissione degli atti avviene con la massima celerità anche in caso di inoltro ad eventuali soggetti che agiscano in convenzione/accordo/intesa con la Regione per gli incombeni ad essi affidati.

In particolare, gli interventi ricadenti in aree classificate a rischio idrogeologico dovranno essere correlati a specifiche azioni di mitigazione del rischio al fine di consentirne l'assettibilità in conformità ai vigenti Piani di settore. Il Comitato di indirizzo della ZES assicurerà, a tal fine, un adeguato monitoraggio e verifica del raccordo fra piani d'investimento ed attuazione degli interventi di mitigazione del rischio nelle zone interessate.

Il procedimento su istanza, in caso di esito positivo delle singole istruttorie, si conclude con l'adozione ovvero, se del caso, la proposta alla Giunta regionale dei provvedimenti

conseguenziali necessari e coerenti con l'intervento da attuarsi nella ZES, a cura della Struttura di Missione.

7.4 Le modalità di esercizio delle funzioni amministrative e di gestione della Regione. Gli accordi con le Amministrazioni centrali dello Stato. Le convenzioni con gli organismi e/o con le strutture nazionali a totale partecipazione pubblica

7.4.1 Il ruolo della Regione

Ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. I, del DPCM 25 gennaio 2018, n. 12 il Piano deve contemplare "le modalità con cui le strutture amministrative delle Regioni e degli enti locali interessati, nel rispetto dei rispettivi ordinamenti, assicurano, anche attraverso accordi con le amministrazioni centrali dello Stato e convenzioni con Organismi, ovvero strutture nazionali a totale partecipazione pubblica, l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZES".

A tal fine, la Regione promuove specifiche intese con i Comuni, i Consorzi delle ASI, gli Interporti, i gestori di aree Aeroportuali, i gestori del trasporto su ferro, nonché con tutti i soggetti di volta in volta individuati dalla "Cabina di per la strategia regionale della ZES", onde attuare specifiche procedure semplificate e regimi procedimentali speciali a vantaggio delle iniziative e delle attività ricadenti in area ZES, nel rispetto delle reciproche competenze, fermo il proprio potere di surroga.

I protocolli con gli EE.LL. definiscono, tra l'altro, le modalità di partecipazione dei singoli Comuni alla attività della ZES e stabiliscono le forme di collaborazione tra gli enti medesimi attraverso le proprie risorse e strutture nel rispetto dei relativi ordinamenti, definendo altresì tutti i procedimenti da sottoporre ad un iter semplificato e/o che aggiungono ulteriori sgravi e facilitazioni all'interno della ZES.

La Regione intende avvalersi, altresì, attraverso specifico accordo con il MiSE, dell'Agenzia Nazionale per l'attrazione degli Investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. (Invitalia S.p.A.)", per l'istruttoria e la gestione delle misure agevolative attivate in ambito ZES.

La Regione promuove, inoltre, l'attivazione di ogni beneficio o agevolazione che, nel rispetto della legge e del decreto attuativo, favorisca nuove iniziative e nuovi investimenti nell'ambito della ZES, tali da garantire una ricaduta occupazionale stimabile e significativa.

L'ulteriore definizione di specifici tempi e procedure è demandata ad apposito Regolamento regionale.

7.4.2 Accordo con strutture nazionali a totale partecipazione pubblica

La Regione Campania, al fine di favorire l'attrazione di nuove iniziative imprenditoriali e promuovere nuovi investimenti da parte di quelle già esistenti in area ZES che risultino strategici per lo sviluppo territoriale della ZES stessa, in coerenza con i requisiti individuati a livello nazionale e declinati nella normativa richiamata in premessa nonché con le linee del presente Piano di Sviluppo Strategico, adotta provvedimenti atti ad estendere, alle iniziative in area ZES, le modalità di funzionamento della gestione degli interventi più in generale previsti, nell'ambito dell'Area "Sviluppo economico e produttivo", "Infrastrutture" e "Trasporti", dal "Patto per lo Sviluppo della Regione Campania", che, tra l'altro, ricomprende espressamente, tra gli interventi strategici, l'Istituzione di una Zona Economica Speciale (ZES - Aree portuali e retroportuali di Napoli e Salerno).

In attuazione dell'art. 6, comma 1, lett. I, del DPCM 25 gennaio 2018, n. 12, la Regione intende operare attraverso la sottoscrizione di apposito "Accordo di Programma fra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Campania e Agenzia Nazionale per l'attrazione degli Investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. (Invitalia S.p.A.)", che disciplini le modalità di attuazione degli interventi. Quest'ultima avrà il compito di fornire tutte le analisi prodromiche inerenti alla fattibilità degli interventi ed alle potenzialità occupazionali e di sviluppo dell'area ZES e delle aree limitrofe, valutando gli impatti di ciascuna iniziativa; offrirà, inoltre, i servizi di supporto alla promozione ed analisi degli investimenti. In tale accordo si potrà prevedere anche una linea dedicata alle ZES dei Contratti e degli Accordi di Sviluppo, come estensione di quanto già previsto dall'Accordo di Programma Quadro sottoscritto dalla Regione Campania con il MISE e con Invitalia il 22 giugno 2017.

Nel quadro appena delineato, in fase di attuazione degli strumenti agevolativi e di finanza alternativa a supporto delle iniziative di impresa da realizzarsi in ambito ZES, Invitalia potrà avvalersi dell'apporto del sistema bancario e della Banca del Mezzogiorno, nella nuova

configurazione definita anche dalla L. 03 agosto 2017, n. 123 di conversione del D.L. 20 giugno 2017, n. 91.

In relazione all'avvio delle misure agevolative, pertanto, le istanze presentate alla Regione Campania e/o al Ministero competente, saranno veicolate ad Invitalia, attraverso il coinvolgimento diretto, per parte regionale, della Struttura di Missione per la ZES.

Il soggetto attuatore Invitalia fornirà ogni supporto tecnico all'assistenza allo sportello e all'accoglimento delle istanze, nonché all'istruttoria di tutte le proposte di investimento da attuarsi nell'area ZES, coadiuvando le strutture nel confronto e nella negoziazione con i soggetti proponenti e fornendo gli elementi di valutazione per individuare le forme di intervento più efficaci ed idonee allo sviluppo della competitività.

Sulla base dell'esito dell'istruttoria delle istanze, la Struttura di Missione per la ZES della Regione Campania provvede, nel rispetto delle competenze amministrative inderogabili ex lege, all'adozione degli atti necessari alla realizzazione degli interventi valutati positivamente e/o al riconoscimento dei relativi benefici.

L'accordo a sottoscrivere disciplinerà dettagliatamente l'iter procedurale inerente alla attuazione degli interventi, anche di natura agevolativa, in area ZES, nel rispetto della vigente normativa in materia di procedimento amministrativo.

7.4.3 I Protocolli di intesa

La Regione, operando in una logica integrata con gli enti preposti istituzionalmente alla promozione ed al rafforzamento del sistema produttivo e in grado di apportare un valore aggiunto alle azioni di attrazione degli investimenti si avvale, inoltre, dei Protocolli con ICE, SACE ed Unioncamere Campania già operativi, individuando, nell'ambito dei relativi Piani attuativi, specifiche misure volte a favorire, in particolare, l'attrazione degli investimenti in area ZES.

Il Protocollo d'intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico e con ICE Agenzia

Il Protocollo, sottoscritto in data 23 ottobre 2016, è finalizzato, tra l'altro, ad avviare un confronto strutturato tra le parti per favorire l'attuazione di strategie e strumenti a supporto dell'attrazione e dell'accompagnamento di investimenti esteri, per realizzare e condividere un sistema informativo che permetta l'assistenza agli investitori esteri e alle imprese italiane che offrono opportunità di investimento in Regione Campania, per sviluppare un portafoglio di offerta

territoriale, per agevolare le procedure burocratiche funzionali alla realizzazione di investimenti in Campania, per condividere un sistema informativo su normative, incentivi nazionali e locali, funzionamento di strumenti a supporto degli investimenti esteri, nonché per svolgere attività promozionale congiunta per favorire gli investimenti diretti esteri in Campania.

Il Protocollo d'intesa con SACE e SIMEST.

L'accordo, sottoscritto in data 11 gennaio 2017, ha, tra l'altro, la finalità di identificare e promuovere azioni comuni per il rafforzamento della capacità di presidio dei mercati esteri delle PMI campane, anche attraverso lo scambio di informazioni sulle attività sviluppate e programmate nel campo della diffusione dell'internazionalizzazione delle PMI, al fine di individuare specifiche opportunità per lo sviluppo di iniziative congiunte, ovvero iniziative adottate dalla Regione, che potranno essere assistite sui mercati esteri da team dedicati di SACE e di SIMEST, di mettere a sistema le strategie volte a valutare come meglio cogliere le opportunità commerciali all'estero per le imprese campane, nonché individuare le azioni e gli strumenti per attuarle.

Il Protocollo d'intesa con Unioncamere Campania

Il Protocollo, sottoscritto in data 11 gennaio 2017, prevede, tra le sue finalità, la semplificazione degli aspetti burocratici e amministrativi connessi all'esercizio dell'attività di impresa, promuovendo sul territorio regionale un'offerta di servizi SUAP omogenea e con un elevato livello di standardizzazione di contenuti a vantaggio delle imprese, muovendo, in una logica di co-progettazione, verso l'adozione di azioni comuni volte a favorire l'innovazione, la crescita economica e la competitività dei territori.

Il Protocollo d'intesa "Terre dell'Ufita" e altre iniziative analoghe da diffondere in tutti i territori regionali

Il 14 febbraio 2018 è stato sottoscritto il Protocollo d'Intesa "Terre dell'Ufita" tra la Regione Campania e l'Agenzia Nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA - Invitalia, l'Unione dei Comuni "Terre dell'Ufita" (Bonito, Flumeri, Fontanarosa, Frigento, Gesualdo, Grottaminarda, Melito Irpino, Sturno, Vallemaina).

L'area industriale e logistica della Valle Ufita risultava inserita nella Proposta progettuale di cui alla DGR 720/2016. Le Parti hanno inteso favorire l'adozione e la realizzazione di interventi utili al rafforzamento della competitività del sistema economico del territorio e in particolare di

determinate aree industriali, attraverso l'instaurazione di una reciproca collaborazione tesa in particolare a:

1. avviare un progetto pilota, mediante la definizione di un modello per snellire ed accelerare le procedure di insediamento di nuovi investimenti, individuandone anche le modalità gestionali, da replicare anche in altri ambiti territoriali a seguito della positiva verifica dei risultati raggiunti;
2. promuovere le opportunità offerte dagli strumenti di incentivazione a sostegno degli investimenti gestiti da Invitalia e dalla Regione Campania;
3. rilanciare le aree industriali infrastrutturate presenti sul territorio dei Comuni aderenti a Terre dell'Ufita attraverso l'attrazione di nuovi investimenti e lo stimolo di start-up e nuove iniziative imprenditoriali.

Tale intesa rappresenta un prototipo la cui sperimentazione può rappresentare l'avvio per la diffusione di tale modello in altri ambiti territoriali inclusi nella ZES.

7.5 Gli accordi con le Prefetture

A norma dell'art. 9 del DPCM 25 gennaio 2018 n. 12, "le regioni promuovono la stipula di appositi protocolli con le Prefetture territorialmente competenti ai fini della verifica dei profili di legalità con riguardo all'attuazione degli interventi previsti nelle aree ZES". In attuazione del citato articolo, si attiveranno penetranti azioni di controllo e di monitoraggio della titolarità delle aree individuate e perimetrate, segnalando preliminarmente eventuali anomalie o speculazioni legate al mutamento della titolarità delle stesse, anche a seguito di eventuali cessioni delle quote societarie, comunicando ogni anomalia alla Presidenza CDM, alla Regione nonché alla struttura di supporto (Invitalia).

Con le medesime modalità saranno garantiti altresì i controlli di legalità necessari all'analisi, in via preventiva, all'insediamento nonché, nelle more dell'investimento, o successivamente agli stessi, al fine di prevenire fenomeni di infiltrazione della criminalità organizzata, ovvero condotte contrarie alle norme.

Sempre attraverso apposite intese potranno essere attivate specifiche iniziative volte a garantire un adeguato livello di sicurezza e protezione degli investimenti da effettuarsi nelle aree ZES.

7.6 Gli accordi con le parti sociali per le strategie di sviluppo

La Regione promuove la stipula di specifiche intese con le organizzazioni territoriali dei datori di lavoro e dei lavoratori, al fine di individuare politiche e strategie di sviluppo per gli insediamenti delle nuove iniziative nelle ZES ovvero finalizzate alla valorizzazione dell'occupazione e all'incremento degli occupati in dette aree.

7.7 Gli accordi con gli Enti Locali

La Regione sottoscriverà specifici accordi ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera e) del DPCM 25 gennaio 2018, n. 12 con gli Enti Locali interessati all'insediamento nella ZES, attraverso i quali promuovere il riconoscimento dei benefici, la semplificazione amministrativa, l'eventuale rimozione o sgravio dei carichi fiscali, nonché ogni altro supporto necessario alla riuscita delle nuove iniziative insediative della Regione Campania, sulla base dei criteri derogatori e delle modalità individuate con l'emanando DPCM di cui all'art. 5 del D.L. 91/2017.

In particolare, gli EELL forniscono il loro supporto mediante la messa a disposizione delle risorse e delle strutture afferenti ai singoli SUAP al fine di garantire un celere iter procedimentale per le iniziative da intraprendersi in area ZES.

A tal proposito, si precisa che a conclusione dell'iter condotto, gli enti interpellati sono stati chiamati, con la sottoscrizione di una formale dichiarazione, a dare atto del percorso compiuto, con l'impegno a garantire ogni supporto necessario al regolare svolgimento delle attività funzionali all'attuazione del Piano di Sviluppo Strategico, ivi compresa la disponibilità a sottoscrivere accordi finalizzati al riconoscimento dei benefici di semplificazione previsti, agli sgravi fiscali o ad altre misure a favore dell'attrazione di investimenti.

8 – Le semplificazioni burocratiche e amministrative

8.1 La semplificazione normativa e amministrativa

La semplificazione normativa e amministrativa rappresenta una leva strategica, non meno delle altre, per creare le condizioni favorevoli allo sviluppo delle attività economiche.

Le misure di semplificazione amministrativa messe in campo dalla Regione Campania hanno contribuito fortemente a migliorare i rapporti tra Amministrazione e sistema delle imprese. Del resto, un'amministrazione efficiente, efficace e trasparente, è l'ingrediente per assicurare quei guadagni di competitività necessari a riavviare il sistema economico su di uno stabile e robusto sentiero di sviluppo. In un sistema economico mondiale globalizzato i livelli di efficienza della Pubblica Amministrazione non possono essere distanti da quelli dei sistemi economici concorrenti. Il loro gap si misura in minore crescita e minore occupazione. Nel corso di un biennio circa l'indice di qualità della Pubblica Amministrazione in Campania - in una scala compresa tra 0 (mancanza di efficienza) e 1 (piena efficienza) - è passato da 0,38 a 0,54 portandosi a ridosso delle regioni del Centro-Nord con buona qualità amministrativa.

Il ruolo strategico assegnato della semplificazione amministrativa per lo sviluppo delle aree ZES emerge dal disposto normativo di cui all'articolo 5, comma 1, del decreto legge 20 giugno 2017, n. 91 e dall'articolo 6, comma 1, lett. e) del DPCM 25 gennaio 2018 n. 12.

Le nuove imprese e quelle già esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella ZES, possono usufruire delle seguenti tipologie di agevolazioni: "procedure semplificate, individuate anche a mezzo di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, e regimi procedimentali speciali, recanti accelerazione dei termini procedimentali ed adempimenti semplificati rispetto a procedure e regimi previsti dalla normativa regolamentare ordinariamente applicabile, sulla base di criteri derogatori e modalità individuate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, se nominato, previa delibera del Consiglio dei ministri;...[omissis]...".

L'articolo 6, comma 1, lettera e), del citato DPCM indica, tra i contenuti del Piano di sviluppo strategico che deve sostanziare la proposta di istituzione della ZES, anche la "individuazione delle

semplificazioni amministrative, di propria competenza, per la realizzazione degli investimenti che la Regione si impegna ad adottare per le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZES”.

La semplificazione normativa ed amministrativa assurge a rango di vera e propria regola di gestione, nonché di esigenza per i cittadini e le imprese nei paesi ad economia di mercato, laddove, nel tempo, le funzioni pubbliche sono aumentate e si sono stratificate; al contempo si è manifestata una sostanziale moltiplicazione di soggetti titolari di diverse competenze amministrative, con conseguenziale aumento eccessivo del peso della regolazione che, alla fine, può essere oneroso e sproporzionato, se non ingiustificato, e dunque penalizzante per l’attrattività del territorio. L’esigenza di semplificazione in questi casi si manifesta in modo particolarmente evidente in contesti in cui si verificano fenomeni di competizione tra territori, soprattutto se la congiuntura non favorevole presuppone la necessità di recuperare efficienza, anche in termini di riduzione dei costi amministrativi e regolatori effettivamente comprimibili, perché non necessari.

La semplificazione, quale leva attivabile per rendere attrattivo un territorio rispetto alle opzioni allocative degli investimenti, impone l’adozione di puntuali politiche ed interventi normativi ed amministrativi che puntino allo snellimento delle procedure, alla riduzione dei termini procedimentali e alla riduzione degli oneri amministrativi (cosiddetti “oneri informativi”, OI).

8.2 Le attuali misure di semplificazione per le imprese nella ZES

La Regione Campania, sulla scia delle riforme e delle misure di semplificazione ed efficientamento della pubblica amministrazione messe in atto dal legislatore nazionale, in attuazione degli articoli 29, comma 1, e 64, comma 2, del proprio Statuto è impegnata in un’azione permanente di promozione della semplificazione normativa e amministrativa, perseguendo la razionalizzazione dei procedimenti e delle azioni di competenza, e tendendo a rendere sempre più semplice, trasparente e diretto il rapporto tra amministrazione, cittadino e impresa, anche in termini di garanzia del rispetto dei termini di conclusione dei procedimenti amministrativi.

In coerenza, tra l’altro, con i principi derivanti dall’ordinamento dell’Unione europea ed in particolare con le Comunicazioni della Commissione Europea COM(2011)78 del 23 febbraio 2011 (Small Business Act) e COM(2015)215 del 19 maggio 2015 (Better regulation for better results), anche alla luce delle proposte formulate dall’OCSE nel rapporto denominato “*Better Regulation Europe: Italy*”, numerosi sono gli interventi normativi periodici introdotti attraverso le leggi regionali di semplificazione annuali.

In particolare, il percorso di semplificazione normativa ha ricevuto un decisivo impulso con la legge regionale 5 dicembre 2005 n. 21 *“Riordino normativo ed abrogazione espressa di leggi tacitamente abrogate o prive di efficacia”*, il cui articolo 2 prevede che *“Entro il 31 marzo di ogni anno, la Giunta regionale presenta al Consiglio regionale uno o più disegni di legge per la semplificazione, il riassetto normativo e l’eventuale codificazione della disciplina legislativa di ogni settore o materia di competenza della Regione”*. Il legislatore regionale ha definito il contenuto della medesima legge, statuendo che la stessa provveda a dichiarare l’abrogazione espressa di norme regionali legislative e regolamentari già tacitamente abrogate o, comunque, prive di efficacia; a semplificare la disciplina dell’organizzazione amministrativa e dei procedimenti amministrativi di competenza della Regione; ad attuare il coordinamento tra le norme, a semplificare il testo delle disposizioni e ad attribuire, infine, alle fonti regolamentari il compito di integrare ed attuare la disciplina legislativa delle materie non coperte da riserva assoluta di legge.

La legge di semplificazione annuale è diventata dunque un significativo strumento di razionalizzazione normativa a cui il legislatore regionale ha fatto periodicamente ricorso allo scopo di snellire il panorama legislativo di riferimento. In particolare, dal 2015 in poi, la regione Campania ha adottato significativi provvedimenti normativi di semplificazione volti non solo a razionalizzare l’assetto normativo vigente, ma soprattutto ad introdurre misure concrete di semplificazione procedimentale e di liberalizzazione delle attività economiche di iniziativa privata.

Occorre far menzione dunque, delle leggi di semplificazione aventi portata generale, tra cui la legge regionale 14 ottobre 2015, n. 11 *“Misure urgenti per semplificare, razionalizzare e rendere più efficiente l’apparato amministrativo, migliorare i servizi ai cittadini e favorire l’attività di impresa. Legge annuale di semplificazione 2015”*, la legge regionale 8 agosto 2016, n. 22 *“Legge annuale di semplificazione 2016 - Manifattur@ Campania: Industria 4.0.”*; nonché la legge regionale 28 luglio 2017, n. 23 *“Regione Campania Casa di Vetro. Legge annuale di semplificazione 2017”*.

8.2.1. La legge regionale 14 ottobre 2015, n. 11

La legge regionale del 14 ottobre 2015, n.11 recante *Misure urgenti per semplificare, razionalizzare e rendere più efficiente l’apparato amministrativo, migliorare i servizi ai cittadini e favorire l’attività di impresa. Legge annuale di semplificazione 2015* ha avviato detto processo di semplificazione normativa e amministrativa. Tale semplificazione, che per le attività di impresa, ha previsto l’istituzione dello Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive (SURAP), è

finalizzata, tra l'altro, a favorire il miglioramento della gestione degli interventi attraverso l'introduzione di una disciplina fissa delle scadenze temporali dei procedimenti amministrativi, in grado di rendere più certi i programmi d'investimento proposti sul territorio. Sul piano delle liberalizzazioni, la medesima legge regionale, collocandosi nello stesso percorso normativo avviato dallo Stato, ha previsto che le stesse siano, a seconda dei casi e salvo esplicite eccezioni, sottoposte a mera comunicazione o a segnalazione certificata di inizio attività. Si segnalano, più nel dettaglio, le seguenti misure di semplificazione:

- a. l'individuazione espressa dei termini, fino a novanta giorni, per la conclusione dei procedimenti amministrativi di propria competenza. I procedimenti per i quali non siano stati fissati i termini di conclusione si perfezionano secondo la regola generale di 30 giorni. È stato previsto, inoltre, che la durata massima di un procedimento non possa superare i 120 giorni, fissando in tal modo, un termine di conclusione procedimentale più breve rispetto a quello di 180 giorni, stabilito dalla normativa statale. In caso di mancato rispetto dei termini procedimentali, non riconducibili a gravi, documentati e giustificati motivi, al dirigente o al funzionario responsabile del procedimento non è attribuito totalmente o parzialmente, in ragione della gravità o della reiterazione della violazione, rispettivamente, il trattamento economico accessorio o l'indennità di risultato;
- b. l'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 centrali o periferiche e di accettare le dichiarazioni sostitutive di certificazione o di atto di notorietà. In caso di violazione, al dirigente o al funzionario responsabile del procedimento non è attribuito totalmente o parzialmente, in ragione della gravità o della reiterazione della violazione, rispettivamente, il trattamento economico accessorio o l'indennità di risultato;
- c. l'amministrazione regionale è tenuta al risarcimento del danno ingiusto cagionato in conseguenza della inosservanza dolosa o colposa del termine di conclusione del procedimento ed è tenuta, su istanza di parte, a corrispondere all'interessato a titolo di indennizzo per il mero ritardo, conseguente alla inosservanza dolosa o colposa del termine di conclusione del procedimento per il quale sussiste l'obbligo di pronunziarsi, una somma per ogni giorno di ritardo, con decorrenza dalla data di scadenza del termine del procedimento che sarà detratta dall'eventuale risarcimento, determinata con delibera di Giunta regionale anche ai sensi dell'articolo 28 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69

- (Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia) convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98. In tali casi, l'amministrazione regionale propone azione di rivalsa nei confronti del dirigente o funzionario accertato essere responsabile del ritardo;
- d. con regolamento regionale 29 marzo 2016, n. 2 *Regolamento di attuazione dell'articolo 9 della legge regionale 14 ottobre 2015, n. 11* sono stati dunque definiti i termini di 224 procedimenti amministrativi, termini plausibili e compatibili alla natura ed alla complessità del procedimento. Ed invero, soltanto per 42 procedimenti amministrativi sono stati definiti termini pari a 120 giorni;
 - e. la 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, attraverso l'attuazione del programma denominato "La Regione in un click". Il programma è stato approvato con delibera di Giunta regionale n. 606 del 3 maggio 2016, n. 192 ed avviato con successive attività amministrative;
 - f. l'abrogazione in via generale delle disposizioni 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 e delle norme che pongono ingiustificati divieti e restrizioni alle attività economiche;
 - g. l'introduzione generalizzata della segnalazione certificata di inizio attività (SCIA);
 - h. l'istituzione di un apposito Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive (SURAP), al fine di semplificare e rendere concretamente possibile l'apertura di una nuova impresa in tempi certi e brevi.

Come anticipato nel Paragrafo 7.4.3. la Regione Campania in attuazione della delibera di Giunta regionale n. 648 del 22 novembre 2016 ha stipulato nel gennaio 2017 un Protocollo d'intesa con Unioncamere Campania.

Il Protocollo prevede, tra le sue finalità, la semplificazione degli aspetti burocratici e amministrativi connessi all'esercizio dell'attività di impresa.

Regione ed Unioncamere, infatti, si sono impegnate a promuovere a promuovere sul territorio regionale un'offerta di servizi SUAP omogenea e con un elevato livello di standardizzazione dei contenuti a vantaggio delle imprese, capace di conseguire un valore aggiunto in termini di efficacia, semplificazione e contenimento dei costi per gli Enti coinvolti nella gestione degli adempimenti amministrativi; nonché a definire e a mettere in campo azioni

congiunte per dare la massima diffusione alla piattaforma nazionale “impresainungiorno.gov.it” per l'erogazione dei servizi SUAP realizzata dal Sistema Camerale, sostenendo l'utilizzo della componente di front office presso tutti i Comuni.

In attuazione di tale Protocollo d'Intesa sono stati previsti alcuni tavoli tematici interistituzionali dedicati ad argomenti settoriali e, in particolare: 1) applicativi informatici a supporto dei SUAP; 2) banca dati procedimenti amministrativi di interesse delle imprese; 3) formazione per uffici regionali, comunali, provinciali e camerali e per le imprese (e loro associazioni) ed i tecnici (ed ordini professionali); 4) semplificazione (quest'ultimo tavolo strettamente connesso a quello della banca dati e destinato a trattare in particolare le tematiche sanità, edilizia, commercio e ambiente).

8.2.2 Lo Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive (SURAP)

In particolare, il SURAP, attivato con delibera di Giunta regionale del 27 ottobre 2015 n. 515 nell'ambito della Direzione Generale per lo Sviluppo Economico e le Attività Produttive, è teso al perseguimento dei seguenti obiettivi (art. 19, legge regionale n. 11 del 2015): garantire e favorire la libertà di iniziativa economica, di insediamento e di svolgimento di attività produttive in conformità ai principi riconosciuti dall'Unione Europea, rimuovendo ogni ostacolo all'esercizio della libertà d'impresa; valorizzare il potenziale di organizzazione, produttività, innovazione e crescita delle singole imprese e del settore produttivo regionale, adeguando l'attività della pubblica amministrazione alle loro esigenze; perseguire lo sviluppo di condizioni di contesto più favorevoli per l'insediamento e per lo sviluppo delle imprese e delle reti di imprese, per la realizzazione degli investimenti e la crescita dell'occupazione produttiva; garantire il diritto delle imprese ad operare in un quadro normativo certo e semplificato, al fine di assicurare la massima trasparenza dei procedimenti, riducendo al minimo i margini di discrezionalità della pubblica amministrazione, i tempi burocratici ed in ogni caso eliminando ogni adempimento non indispensabile, generalizzando gli automatismi e l'impiego della digitalizzazione, allo scopo di limitare al massimo le scelte discrezionali ed eliminare ogni forma di intermediazione impropria; attivare il processo e le condizioni per la progressiva riduzione degli oneri amministrativi a carico delle imprese in conformità a quanto previsto dalla normativa europea; favorire l'attrazione degli investimenti, sia esterni che interni, sul territorio regionale; fornire informazioni sulle opportunità

insediative e promuovere il sistema produttivo regionale e l'attività d'impresa su tutto il territorio regionale.

La legge istitutiva ha attribuito al SURAP compiti di 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. Nel tempo si sono aggiunte ulteriori competenze.

La legge regionale 5 aprile 2016, n. 6 ha, altresì, previsto sia compiti di coordinamento per il SURAP, sia – nei casi di inerzia o di inadempimento che comportino il mancato rispetto dei termini previsti dalla normativa vigente per la conclusione dei procedimenti – la sostituzione da parte del SURAP dei SUAP comunali territorialmente competenti. Tale norma, favorendo la certezza dei tempi procedurali, è finalizzata a rafforzare l'attrattività del territorio campano. Inoltre, con l'introduzione del comma 1-bis nell'articolo 20, della legge regionale n. 11 del 2015 ad opera dell'articolo 3, comma 1, lettera a) della citata legge regionale n. 6 del 2016, come modificato dall'articolo 16, comma 4, lettera a), della legge regionale 8 agosto 2016, n. 22, sono state attribuite al SURAP le funzioni di amministrazione procedente nel caso di iniziative di interesse regionale inerenti attività economiche, produttive individuate con delibera di Giunta regionale.

8.2.3 La qualità della normazione

Con particolare riguardo alla semplificazione normativa sono stati previsti, infine, strumenti volti a garantire il miglioramento della qualità della normazione. In particolare, è stata avviata la predisposizione di testi unici nella materia del commercio e più in generale delle attività produttive. Sono stati inoltre definiti a livello di legislazione regionale gli strumenti volti a garantire la qualità delle tecniche di normazione, sia *ex ante* (analisi tecnico normativa ATN, analisi di impatto della regolazione AIR) sia *ex post* (verifica di impatto della regolazione VIR e clausole valutative). Per quanto concerne l'AIR, in particolare, sono state previste forme di consultazione anche per via telematica allo scopo di quantificare l'impatto della normativa e verificarne l'utilità per la collettività.

8.2.4 La modulistica standardizzata

In materia di semplificazione assumono particolare rilevanza gli accordi tra Governo, Regioni ed Enti locali siglati in Conferenza Unificata, (n. 46 del 4 maggio 2017; n. 76 e 77 del 6 luglio 2017; n. 119 del 5 ottobre 2017; n. 18 del 22 febbraio 2018) con i quali è stata approvata la modulistica unificata e standardizzata per le principali attività commerciali, artigianali e edilizie in attuazione delle specifiche previsioni dei decreti attuativi della cd. riforma Madia (decreti legislativi n. 126 del 2016 e 222 del 2016). Su base nazionale, il numero annuo di adempimenti edilizi coperti dalla nuova modulistica è pari a circa 2.700.000, mentre la nuova modulistica commerciale e artigianale fa riferimento a settori di attività in cui operano oltre 1.500.000 imprese (vedi nota aggiornamento al DEF). È agevolmente intuibile il ritorno in termini di maggiore certezza di disciplina e tempi, nonché di riduzione dei costi e degli adempimenti.

La Regione Campania ha recepito gli accordi del 2017 rispettivamente con le delibere di Giunta regionale n. 308 del 31 maggio 2017 e n. 569 del 20 settembre 2017, ed ha successivamente provveduto con i decreti dirigenziali della Direzione generale per lo Sviluppo economico e le attività produttive n. 32 del 21 giugno 2017, n. 53 del 28 giugno 2017 e n. 235 del 29 settembre 2017, nonché della Direzione generale per il Governo del territorio, i lavori pubblici e la protezione civile n. 19 del 22 giugno 2017 e 119 del 16 ottobre 2017, ad adeguare la modulistica alle peculiarità regionali, che è stata successivamente trasferita ai Comuni, al fine di pubblicare sui propri siti istituzionali ed utilizzare i nuovi moduli unici standardizzati. Il SURAP sta assicurando assistenza e supporto ai SUAP nell'interpretazione e nell'applicazione della normativa nonché l'omogeneità dei comportamenti relativi agli adempimenti necessari per l'insediamento, l'avvio e l'esercizio di attività produttive di beni e servizi, allo scopo di favorire l'adozione di procedure e prassi amministrative uniformi nel territorio regionale.

La standardizzazione e la unificazione della modulistica sono indispensabili anche per dare impulso all'informatizzazione delle procedure e alla trasparenza nei confronti dei cittadini e delle imprese e a semplificare, pertanto il dialogo con gli operatori economici.

Una modulistica unica a livello nazionale, infatti, consente l'individuazione in maniera esaustiva dei contenuti dei moduli e delle informazioni, nonché della documentazione da allegare alle istanze; accentua gli obblighi di trasparenza, imponendo la pubblicazione sul sito della modulistica e relativi allegati; garantisce certezza degli obblighi, vietando la richiesta di

informazioni o documenti ulteriori rispetto a quelli indicati, nonché di documenti in possesso di una pubblica amministrazione.

8.2.5 La legge regionale 8 agosto 2016, n. 22

Con la legge regionale 8 agosto 2016, n. 22 recante *Legge annuale di semplificazione 2016- [Manifattur@ Campania](#): Industria 4.0*, la Regione Campania, sulla scia del percorso tracciato dalla legge regionale n. 11 del 2015, ha rafforzato il processo di liberalizzazione delle attività economiche di competenza della Regione, dettando discipline specifiche in materia di attività commerciali temporanee, agenzie di viaggio e di turismo, attività ricettive, attività agrituristiche, in materia di attività agricole e in materia di pesca e di ittiturismo.

È stata, inoltre, prevista l'elaborazione di un programma per il monitoraggio e la misurazione degli oneri amministrativi ai fini di una loro riduzione. In particolare, ai sensi dell'articolo 4 della citata legge regionale n. 22 del 2016, rubricato *Misurazione degli oneri amministrativi e sussidiarietà orizzontale* la Giunta regionale: *nelle materie di propria competenza, elabora un programma per la misurazione annuale degli oneri amministrativi derivanti da obblighi procedurali e informativi, anche con l'obiettivo di giungere ad una consistente riduzione di tali oneri* (per oneri amministrativi si intendono i costi degli adempimenti cui cittadini ed imprese sono tenuti nei confronti delle pubbliche amministrazioni nell'ambito del procedimento amministrativo, compreso qualunque adempimento comportante raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni e documenti alla pubblica amministrazione). Il successivo comma 2bis delinea i contenuti del suddetto programma, che deve tra l'altro individuare anche le *aree di regolazione ad alto impatto, ossia quelle gravate da oneri burocratici particolarmente elevati e ridondanti*, ai fini della loro misurazione e riduzione. Allo scopo di promuovere la attrattività del territorio campano, infine, sono state introdotte importanti misure volte a dare slancio allo sviluppo industriale in chiave 4.0. Significative sono le misure di semplificazione introdotte dal legislatore regionale anche in tale ambito, si consideri ad esempio, la istituzione della *"Piattaforma tecnologica Fabbrica Intelligente"* che è un portale dedicato, accessibile a chiunque, che consente di divulgare la produzione industriale innovativa e il lavoro artigiano digitale della Regione, sia in ambito nazionale che internazionale, mediante la pubblicazione di informazioni e di progetti e lo scambio di migliori pratiche. Nella medesima prospettiva si iscrive la previsione di piattaforme di esposizione e promozione online dedicate

alle produzioni della manifattura innovativa e dell'artigianato campano (artt. 23 e 24 l.r. n. 22 del 2016).

8.2.6 La legge regionale 28 luglio 2017, n. 23

Con la legge regionale 28 luglio 2017, n. 23 recante *Regione Campania Casa di Vetro. Legge annuale di semplificazione 2017* è stata prevista la istituzione sul sito internet della Giunta della Regione Campania di due sezioni specifiche denominate Campania Semplice e Campania Partecipa, in cui sono rispettivamente presentate proposte di semplificazione da parte dei soggetti in vario modo interessati e pubblicati gli schemi dei disegni di legge al fine di acquisire, commenti, osservazioni e proposte da parte dei potenziali destinatari della norma (con il metodo della consultazione), nell'ottica di semplificazione dei processi decisionali, normativi e amministrativi e al fine di redigere il Programma dell'attività di semplificazione regionale.

In particolare, nel rispetto dell'articolo 2 della citata legge regionale n. 23 del 2017, rubricato *Campania semplice*, la Giunta regionale è tenuta ad adottare un *Programma dell'attività di semplificazione regionale individuando le concrete misure di semplificazione adottabili e i relativi tempi*, previa acquisizione di proposte di semplificazione da parte dei portatori di interesse, sulle aree tematiche attinenti ai settori considerati strategici nella risoluzione di approvazione del documento economico e finanziario regionale (DEFR). Il Programma ha le seguenti finalità: semplificare i processi decisionali, normativi e amministrativi; assicurare il rispetto dei termini per la conclusione dei procedimenti amministrativi; rendere più efficiente ed efficace l'azione amministrativa; diminuire i costi; migliorare i servizi erogati; rendere maggiormente omogenea l'azione delle diverse strutture amministrative. Sono state previste, inoltre, sanzioni volte a responsabilizzare le strutture amministrative regionali nell'adozione degli atti volti a dare attuazione agli adempimenti previsti dalle leggi e sono stati sanciti ulteriori obblighi di trasparenza e previste misure aggiuntive per l'accesso civico agli atti di interesse regionale.

La medesima normativa, infine, ha allocato in capo al SURAP il coordinamento delle strutture amministrative regionali e degli enti strumentali regionali limitatamente allo svolgimento della Conferenza di servizi interna regionale finalizzata alla definizione della posizione unica dell'Amministrazione regionale in seno alle Conferenze di servizi decisorie convocate in forma simultanea e modalità sincrona ai sensi dell'articolo 14-bis, commi 6 e 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

8.3 Ulteriori misure di semplificazione che la Regione Campania si impegna ad adottare per le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZES

La Regione Campania, come si è visto, ha adottato un insieme organico di misure di semplificazione normativa, burocratica e amministrativa, che consentono di avere già a disposizione strumenti di grande efficacia per la ZES. Allo scopo di rendere sempre più forte l'efficacia della Zona Economica Speciale, la Regione si impegna ad adottare le ulteriori misure di semplificazione e nuovi provvedimenti, volti a rendere più facile e rapida l'attuazione di interventi operativi e investimenti nella ZES, riportate nel seguito del capitolo.

Fermo restando le suddette misure, la Regione, con la prossima legge di semplificazione o altro adeguato strumento normativo di fonte legislativa o regolamentare, intende apportare tutte le ulteriori e necessarie innovazioni di semplificazione normativa ed amministrativa che si dovessero a stretto giro individuare anche previo confronto e benchmark con le altre realtà regionali, in quanto utili a sburocratizzare i procedimenti amministrativi di competenza regionale nelle materie dell'ambiente, dell'edilizia, del governo del territorio, dei lavori pubblici. Si intende altresì promuovere un pieno utilizzo degli applicativi informatici esistenti ed una interoperabilità con le piattaforme telematiche utilizzate dai SUAP comunali (in primis, www.impresainungiorno.gov.it).

8.3.1. La rappresentanza unica regionale nelle conferenze di servizi

La Regione intende dare attuazione all'articolo 20, comma 1, lettera f-bis della legge regionale n. 11/2015, ai sensi del quale il SURAP svolge anche le funzioni di *coordinamento delle strutture amministrative regionali e degli enti strumentali regionali limitatamente allo svolgimento della Conferenza di servizi interna regionale finalizzata alla definizione della posizione unica dell'Amministrazione regionale in seno alle Conferenze di servizi decisorie convocate in forma simultanea e modalità sincrona ai sensi dell'articolo 14-bis, commi 6 e 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi)*. Ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 3 della legge n. 241 del 1990, *Ciascun ente o amministrazione (statale, regionale, ecc.) convocato alla riunione della conferenza di servizi in forma simultanea e in modalità sincrona è rappresentato da un unico soggetto abilitato ad esprimere definitivamente e in modo univoco e vincolante la posizione dell'amministrazione stessa su tutte le decisioni di competenza della conferenza, anche indicando le modifiche progettuali eventualmente necessarie ai fini dell'assenso*. Nel caso di conferenze cui partecipino amministrazioni non statali, il successivo comma 5 dispone che *Ciascuna regione e ciascun ente locale definisce autonomamente le modalità di designazione del rappresentante unico di tutte le amministrazioni riconducibili alla stessa regione o allo stesso ente locale nonché l'eventuale partecipazione delle suddette amministrazioni ai lavori della conferenza*.

Al fine di adempiere agli obblighi normativi nazionali e regionali sopra riportati, la Regione disciplina le modalità di individuazione e designazione del rappresentante unico regionale (ovvero il soggetto abilitato ad esprimere definitivamente, in modo univoco e vincolante, la posizione di tutti gli uffici regionali e/o di tutte le amministrazioni riconducibili allo stesso livello territoriale di governo regionale nelle conferenze di servizi decisorie in forma simultanea e in modalità sincrona indette da un ufficio o ente regionale o a cui essi siano convocati); l'elenco delle amministrazioni riconducibili alla Regione la cui posizione è espressa dal rappresentante unico; le modalità di svolgimento della conferenza di servizi interna, finalizzata alla definizione della posizione unica degli uffici ed enti regionali da riportare, ad opera del rappresentante unico, nelle conferenze di servizi decisorie in forma simultanea e in modalità sincrona indette da uffici o enti regionali o a cui essi siano convocati.

Tra le modalità dettate, alcune sono da tarare sulle peculiarità della ZES: la Struttura di missione ZES (vedi cap. 7: trattasi della specifica struttura amministrativa cui è demandato l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZES) è individuata quale ufficio deputato a svolgere i compiti di rappresentante unico regionale nelle conferenze di servizi convocate per lo svolgimento dei procedimenti amministrativi di interesse ZES. In questo modo, si prevede una netta facilitazione delle attività svolte dall'amministrazione pubblica a favore della ZES, stabilendo peraltro un collegamento tra struttura e attività di gestione e misure e modalità di semplificazione, che è uno degli assi portanti della governance proposta e da realizzare per la stessa Zona Economica Speciale.

8.3.2 Il SURAP quale amministrazione procedente

In attuazione della disposizione di cui al comma 1-bis dell'articolo 20 della legge regionale n. 11/2015, è garantito il riconoscimento del requisito di interesse regionale a qualificate iniziative inerenti le attività economiche produttive localizzate all'interno delle aree ZES, con la conseguenziale attribuzione delle funzioni di amministrazione procedente alla competenza del SURAP per i relativi procedimenti insediativi. Tali sono gli interventi relativi all'avvio di nuove imprese che intendano localizzare nella ZES la propria sede o unità locale, le quali ultime possano definirsi di grandi dimensioni ai sensi della raccomandazione 2003/361/CE e del Decreto del Ministero delle Attività produttive 18 aprile 2005, come dimostrato da un piano economico finanziario asseverato ai sensi dell'articolo 183, comma 9, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

Per le procedure amministrative necessarie all'insediamento delle iniziative imprenditoriali nella Zona Economica Speciale ricadenti nella competenza degli Enti Locali, pertanto, il SURAP su impulso della struttura di Missione per la ZES e avvalendosi del supporto di quest'ultima, coordina i SUAP che offriranno il loro supporto, anche per il tramite di appositi accordi, con l'obiettivo di semplificare al massimo le possibilità di insediamento e la realizzazione di grandi progetti di investimento.

8.3.3 La riduzione degli oneri istruttori ed amministrativi e l'attività regionale di semplificazione

La Regione intende garantire la massima riduzione degli oneri istruttori richiesti nell'ambito dei procedimenti amministrativi limitatamente alle aree ZES, e focalizzare sulle medesime l'attenzione della propria attività di semplificazione, normativa ed amministrativa, per l'anno 2018, in modo da individuare eventuali ulteriori e specifiche iniziative di semplificazione misurate sulle peculiarità delle aree ZES. Tra i cosiddetti "oneri regolatori", ovvero i costi che la regolazione pubblica impone ai propri destinatari, accanto ai costi di adeguamento, che derivano dall'obbligo di conformare la propria condotta a quanto previsto dalle norme (tra cui vi sono anche gli oneri amministrativi, cioè i costi sostenuti per rispettare obblighi amministrativi o informativi, per i quali ultimi si rinvia al successivo approfondimento, e i costi strutturali di lungo termine, che derivano dagli effetti indiretti delle norme sulla vita delle imprese o dei cittadini - ad esempio gli impatti della regolazione su struttura dei mercati o modelli di consumo), si collocano anche i costi finanziari diretti, che derivano dall'obbligo di versare somme di denaro all'autorità pubblica a titolo di diritti, bolli, imposte, ecc.

Ai sensi della vigente normativa, è possibile per le amministrazioni titolari di funzioni amministrative chiedere agli istanti oneri istruttori. Utilmente, dunque, in un'ottica di promozione ed incentivo degli investimenti in area ZES, la Regione individua tutti gli spazi di possibile riduzione di detti oneri per i procedimenti di propria competenza e promuove, anche attraverso appositi protocolli ed intese, analoghe iniziative da parte degli altri enti interessati. Si intende, altresì, includere la ZES della Campania tra i settori che dovranno essere interessati dai futuri "Programma per la misurazione degli oneri amministrativi derivanti da obblighi procedurali ed informativi ai fini della loro riduzione" e "Programma di attività di semplificazione regionale", previsti dagli articoli 4 della legge regionale n. 22 del 2016 e 2 della legge regionale n. 23 del 2017.

Infatti, ai sensi dell'articolo 4 della legge regionale n. 22 del 2016, rubricato *Misurazione degli oneri amministrativi e sussidiarietà orizzontale* la Giunta regionale *nelle materie di propria competenza, elabora un programma per la misurazione annuale degli oneri amministrativi derivanti da obblighi procedurali e informativi, anche con l'obiettivo di giungere ad una consistente riduzione di tali oneri (per oneri amministrativi si intendono i costi degli adempimenti cui cittadini ed imprese sono tenuti nei confronti delle pubbliche amministrazioni nell'ambito del procedimento amministrativo, compreso qualunque adempimento comportante raccolta, elaborazione,*

trasmissione, conservazione e produzione di informazioni e documenti alla pubblica amministrazione). Il successivo comma 2bis delinea i contenuti del suddetto programma, che deve tra l'altro individuare anche le *aree di regolazione ad alto impatto, ossia quelle gravate da oneri burocratici particolarmente elevati e ridondanti* ai fini della loro misurazione e riduzione.

Inoltre, nel rispetto dell'articolo 2 della legge regionale n. 23 del 2017, rubricato *Campania semplice*, la Giunta regionale adotta un *Programma dell'attività di semplificazione regionale individuando le concrete misure di semplificazione adottabili e i relativi tempi*, previa acquisizione di proposte di semplificazione da parte dei portatori di interesse, sulle aree tematiche attinenti i settori considerati strategici nella risoluzione di approvazione del documento economico e finanziario regionale (DEFR). Il Programma ha le seguenti finalità: semplificare i processi decisionali, normativi e amministrativi; assicurare il rispetto dei termini per la conclusione dei procedimenti amministrativi; rendere più efficiente ed efficace l'azione amministrativa; diminuire i costi; migliorare i servizi erogati; rendere maggiormente omogenea l'azione delle diverse strutture amministrative.

Al fine di adempiere agli obblighi normativi regionali sopra riportati, pertanto, la Regione sta predisponendo un atto di disciplina delle modalità con cui elaborare ed avviare entro il 2018 i citati programmi di misurazione degli oneri amministrativi e di semplificazione amministrativa. Il medesimo atto conterrà anche le modalità con le quali i portatori di interesse, ovvero i cittadini, le imprese, le organizzazioni di rappresentanza delle imprese, le organizzazioni sindacali, gli ordini professionali, le associazioni e i comitati civici, gli enti locali, gli uffici regionali, le agenzie e gli enti regionali ed i loro dipendenti, anche tramite le proprie associazioni rappresentative, possono presentare le proprie proposte di semplificazione.

L'atto deliberativo conterrà i riferimenti necessari a qualificare la ZES, in quanto afferente alla materia dello sviluppo economico e delle attività produttive, area di regolazione ad alto impatto nonché settore strategico del DEFR, al fine di includerla tra le fattispecie che saranno interessate dai futuri interventi di semplificazione. Mediante la fase di consultazione, pertanto le imprese e le relative associazioni di categoria potranno proporre ulteriori e specifiche iniziative di semplificazione misurate sulle peculiarità delle aree ZES.

8.3.4 Gli accordi, i protocolli e le convenzioni con gli enti pubblici

Allo scopo di disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune con gli enti coinvolti nei procedimenti amministrativi di interesse della ZES, si opererà attraverso specifici accordi da stipulare ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 241 del 1990. In considerazione della complessità e della pluralità di soggetti pubblici coinvolti nei procedimenti amministrativi da attivare ad opera delle imprese che avvieranno attività economiche od investimenti nella ZES, occorre concordare con gli enti coinvolti modalità condivise di collaborazione.

Gli accordi bilaterali o multilaterali tra la Regione e le altre amministrazioni interessate, statali o locali, possono contenere, a titolo esemplificativo: l'esatta individuazione dei casi in cui è necessaria l'acquisizione di pareri, autorizzazioni o nulla osta comunque denominati e di quelli per i quali non è richiesto il parere o c'è silenzio significativo; la riconduzione ad unità delle prassi amministrative; la riduzione dei termini di conclusione procedimentale fino alla metà. Si prevede, altresì, di sottoscrivere protocolli e convenzioni con le amministrazioni locali e statali interessate, volte a disciplinare procedure semplificate e regimi procedimentali speciali. Ai sensi dell'articolo 5 del decreto legge n. 91 del 2017, sulla base di criteri derogatori e modalità individuate con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, la Regione si impegna infatti a promuovere protocolli e convenzioni con le altre amministrazioni locali e statali interessate per l'individuazione di procedure semplificate e regimi procedimentali speciali recanti accelerazione dei termini procedimentali ed adempimenti semplificati rispetto a procedure e regimi previsti dalla normativa regolamentare ordinariamente applicabile. Inoltre, nei protocolli, andranno regolati anche eventuali sgravi o incentivi di pertinenza degli altri enti, che possano integrarsi o accompagnare le misure regionali in materia.

8.3.5 Proposta di modifiche al D.P.R. 12 settembre 2017, n. 194

Il testo vigente del D.P.R. *Regolamento recante norme per la semplificazione e l'accelerazione dei procedimenti amministrativi, a norma dell'articolo 4 della legge 7 agosto 2015, n. 124*, consente che mediante delibera del Consiglio dei Ministri vengano individuati in concreto singoli progetti di rilevanti insediamenti produttivi, opere di rilevante impatto sul territorio o di avvio di attività imprenditoriali suscettibili di avere positivi effetti sull'economia o sull'occupazione, per i quali possono essere ridotti fino alla metà i termini di conclusione dei procedimenti necessari per la localizzazione, la progettazione e la realizzazione dell'opera, lo stabilimento dell'impianto produttivo e l'avvio dell'attività. Il regolamento detta, inoltre, per i

suddetti interventi e procedimenti una dettagliata disciplina di esercizio del potere sostitutivo ad opera del Presidente del Consiglio dei Ministri. Occorre, però, individuare puntualmente i progetti interessati, secondo modalità prefissate dall'articolo 2 del regolamento e nel rispetto di una definita tempistica. Appare utile pertanto proporre al Governo di modificare il citato regolamento, nel senso di prevedere, quale deroga alla suesposta procedura, che le richiamate disposizioni di riduzione dei termini procedurali e di esercizio del potere sostitutivo possano applicarsi in via generale per tutti i procedimenti afferenti agli insediamenti produttivi nell'area ZES Campania, e non solo, dunque, per singoli e specifici progetti da individuare caso per caso.

8.3.6 Lo Sportello unico ai fini della “Concentrazione amministrativa”

Ai sensi del comma 1 dell'articolo 19-bis della legge n. 241 del 1990, rubricato *Concentrazione dei regimi amministrativi*, sul sito istituzionale di ciascuna amministrazione è indicato lo sportello unico, di regola telematico, al quale presentare la SCIA, anche in caso di procedimenti connessi di competenza di altre amministrazioni, ovvero di diverse articolazioni interne dell'amministrazione ricevente. Possono essere istituite più sedi di tale sportello, al solo scopo di garantire la pluralità dei punti di accesso sul territorio. Spetta a detto sportello unico, poi, interloquire con le altre amministrazioni interessate e trasmettere loro la SCIA ricevuta e la correlata documentazione allegata. In tale ottica, pertanto, si intende individuare la specifica struttura amministrativa deputata all'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZES, come sportello unico ai fini sopra descritti, in raccordo con le funzioni di competenza dell'Ufficio relazioni con il pubblico regionale.

8.3.7 La riforma dei Consorzi ASI

Con deliberazione della Giunta Regionale n.324 del 06/06/2017, è stato demandato agli Uffici della Direzione Generale Sviluppo Economico e AA.PP. il compito di portare a conclusione le attività finalizzate alla proposizione, con il supporto dell'Ufficio legislativo, del disegno di legge volto al riordino delle funzioni in materia di aree produttive e alla ridefinizione dell'organizzazione delle aree di sviluppo industriale, da sottoporre al Consiglio regionale. La Giunta ha fornito le linee di indirizzo, sotto riportate, cui attenersi per la redazione del disegno di legge in materia di assetto delle aree industriali:

- preliminare esame della situazione economica, finanziaria e patrimoniale dei consorzi ASI attualmente in essere;
- individuazione di un nuovo asset organizzativo che preveda la istituzione di un nuovo soggetto giuridico per la gestione coordinata degli agglomerati industriali dell'intero territorio regionale idoneo ad attrarre investimenti anche internazionali;
- previsione di azioni di sistema volte a generare processi di attrazione degli investimenti;
- promozione, avvio e monitoraggio dell'attuazione di programmi di sviluppo in conformità con gli indirizzi regionali;
- individuazione di strumenti urbanistici che definiscano regole certe e trasparenti per lo sviluppo e la competitività del sistema produttivo regionale;
- previsione di meccanismi volti a salvaguardare e valorizzare, nel rispetto della legislazione nazionale, il personale, le competenze e le professionalità attualmente in organico presso gli attuali consorzi;
- previsione di meccanismi volti a garantire la gestione collettiva degli spazi e dei servizi comuni, mediante la previsione dei condomini obbligatori di impresa;
- attribuzione alla Regione ogni utile e necessario compito e funzione di vigilanza e controllo con connessi poteri sostitutivi, in caso di inerzia o di inadempimento da parte degli organi dell'ente.

Su questa base l'Amministrazione Regionale intende avanzare una proposta complessiva di riforma, che conterrà anche un riferimento diretto alle aree ASI individuate all'interno della ZES, per favorirne l'efficientamento, la promozione e la crescita in termini di opportunità di investimento, di attrattività e di sviluppo.

8.3.8 Richiesta di modifiche o interpretazioni autentiche alla normativa doganale, al Codice della navigazione e al Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione

La Regione intende domandare al Governo la modifica normativa o quanto meno un'interpretazione autentica mediante circolare di quelle norme che, nell'ambito dei procedimenti amministrativi propri delle autorità che gestiscono il demanio marittimo (Autorità portuali;

Regioni; Comuni, a seconda dell'ambito territoriale interessato) vedono coinvolti l'Agenzia delle Dogane, l'Agenzia del Demanio e l'Autorità marittima, in modo da chiarire e circoscrivere le fattispecie nelle quali sia effettivamente necessario il parere di rispettiva competenza.

8.4 Sintesi delle misure di semplificazione

L.R. 14-10-2015 n. 11 Misure urgenti per semplificare, razionalizzare e rendere più efficiente l'apparato amministrativo, migliorare i servizi ai cittadini e favorire l'attività di impresa. Legge annuale di semplificazione 2015.	
ARTICOLI	SINTESI
Art. 3	Previsione di testi unici finalizzati a raccogliere e a coordinare l'intera disciplina regionale in materia di agricoltura, attività produttive, turismo, commercio e produzione, trasporto, distribuzione dell'energia per quanto di competenza regionale.
Artt. 4, 5, 6, 7, 8	Previsione di strumenti volti a garantire il miglioramento della qualità della normazione (ATN, AIR, VIR, clausole valutative e <i>drafting</i> normativo).
Art. 8 bis	Previsione di sanzioni in caso di mancato rispetto dei termini stabiliti per la adozione degli atti attuativi delle leggi.
Artt. 9 e 11	Previsione del regolamento contenente la indicazione dei termini di conclusione dei procedimenti e statuizione della regola secondo la quale il termine massimo di conclusione dei procedimenti è di 120 gg (A tale norma si è data attuazione con il regolamento regionale 29 marzo 2016, n.2, <i>Regolamento di attuazione dell'articolo 9 della legge regionale 14 ottobre 2015, n. 11</i> , con cui sono stati definiti i termini di 224 procedimenti amministrativi). Previsione di sanzioni a carico di dirigenti e funzionari in caso di mancato rispetto dei termini procedurali e previsione del risarcimento del danno ingiusto subito a causa della violazione del termine di conclusione del procedimento.
Art. 10	Divieto di richiesta di documenti in possesso dell'Amministrazione.
Art. 12	Previsione di un programma denominato la <i>Regione in un click</i> allo scopo di garantire la piena accessibilità alle informazioni utili ai cittadini e agli operatori economici (Il programma è stato avviato con Delibera di Giunta regionale del 24 novembre 2015, n. 606).
Art. 13, 14, 15	Disposizioni volte a liberalizzare le attività economiche e a subordinare l'esercizio delle attività di impresa alla segnalazione certificata di inizio attività, con asseverazioni o senza; previsioni finalizzate a semplificare i procedimenti autorizzatori

	nei casi in cui questi siano previsti dalla legge.
Art. 16	Soppressione dell'Albo delle imprese artigiane.
Art.18	Soppressione delle Commissioni provinciali e regionale per l'artigianato.
Art. 19	Istituzione dello Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive volto a rendere concretamente possibile l'apertura di una nuova impresa in tempi certi e brevi (Lo sportello è stato istituito con DGR n. 515 del 2015).
Art. 20	Definizione dei compiti del SURAP.
Art. 20	In particolare, attribuzione al SURAP della attività di coordinamento delle strutture amministrative regionali e degli enti strumentali regionali ai fini della definizione della posizione unica dell'Amministrazione regionale in seno alle Conferenze di servizi.
Art. 20	Attribuzione al SURAP, nel caso di iniziative di interesse regionale inerenti attività economiche e produttive che comportino eventualmente varianti urbanistiche, delle funzioni amministrative concernenti la realizzazione, l'ampliamento, la cessazione, la riattivazione, la localizzazione e la rilocalizzazione di impianti produttivi conferite ai comuni dal d.l.vo 112 del 1998.
Art. 20	Istituzione di una banca dati accessibile per via telematica, finalizzata alla raccolta e diffusione delle informazioni concernenti l'insediamento e lo svolgimento delle attività produttive. Previsione in capo al SURAP di poteri sostitutivi nei confronti dei Suap territorialmente competenti, nei casi di inerzia o di inadempimento che comporti il mancato rispetto dei termini previsti dalla normativa vigente per la conclusione dei procedimenti. Previsione della assegnazione, da parte del Presidente della Giunta regionale, all'ente inadempiente di un congruo termine per adottare i provvedimenti dovuti. Previsione che, decorso inutilmente tale termine, il Surap, sentito il Suap inadempiente, adotti le attività richieste per la conclusione del procedimento in tempi certi.
Art. 21	Attribuzione al dirigente del SURAP delle funzioni di garante regionale dell'imprenditore, mediante l'attribuzione delle attività d'impulso nei confronti delle diverse strutture regionali interessate da procedimenti amministrativi in materia di attività economiche e d'impresa, e segnalazione al Presidente della Giunta delle eventuali violazioni dei

	termini procedurali, per consentire l'applicazione delle sanzioni di competenza.
--	--

L.R. 8-8-2016 n. 22	
Legge annuale di semplificazione 2016 - Manifattur@ Campania: Industria 4.0.	
ARTICOLI	TESTO
Art. 4	Elaborazione di un programma per la misurazione annuale degli oneri amministrativi derivanti da obblighi procedurali e informativi.
Art. 5	Definizione di specifici programmi pluriennali volti ad effettuare il monitoraggio degli oneri amministrativi e ad assicurare la più ampia semplificazione amministrativa per le imprese manifatturiere innovative e del lavoro artigiano digitale, anche attraverso accordi con gli enti locali e le altre amministrazioni pubbliche interessate.
Art. 8	Semplificazioni in materia di attività commerciali temporanee.
Art. 9	Semplificazioni in materia di parcheggi per gli esercizi commerciali.
Art. 10	Semplificazioni in materia di agenzie di viaggio e di turismo.
Art. 11	Semplificazione per le attività ricettive.
Art. 12	Semplificazioni in materia di attività agrituristica.
Art. 12 bis	Semplificazioni in materia di attività agricole
Art. 13	Semplificazioni in materia di pesca e di ittiturismo.
Art. 17	Adozione delle Linee Guida dell'Industria 4.0. che hanno lo scopo di promuovere l'incontro tra tecnologie digitali di produzione e realtà manifatturiere tradizionali, garantendo un'evoluzione del know-how e delle competenze.
Art. 20	Iniziative per la promozione della manifattura innovativa finalizzate a promuovere la formazione, la valorizzazione e la diffusione delle conoscenze in tema di manifattura innovativa e di lavoro artigiano digitale.
Art. 21	Previsioni volte a favorire le Officine della Manifattura Innovativa allo scopo di garantire lo sviluppo e la valorizzazione economica e sociale e la rivitalizzazione dei territori e dei centri urbani, a partire dalla riqualificazione delle aree industriali dismesse o inutilizzate e dai processi di trasformazione urbana.

Art. 22	Misure volte a garantire il sostegno e la promozione delle esperienze di coworking sul territorio regionale al fine di favorire nuove forme di attività delle microimprese e la collaborazione tra le stesse, altre imprese ed altri soggetti portatori di innovazione.
Art. 23	Previsione di una "Piattaforma tecnologica Fabbrica Intelligente" volta a promuovere i prodotti e i servizi dell'Industria 4.0.
Art. 24	Sostegno alla diffusione dei Market Place dell'industria innovativa e del lavoro artigiano digitale allo scopo di promuovere l'innovazione di prodotto, di processo e organizzativa dell'industria manifatturiera e di internazionalizzare la commercializzazione dei prodotti.
Art. 25	Promozione di strategie innovative improntate all'innovazione aperta al fine di incentivare la competitività del sistema produttivo regionale e di incrementarne le performances in tema di ricerca e innovazione, con particolare riferimento alle imprese di medie e grandi dimensioni.
Art. 26	Promozione e sostegno dello sviluppo e del consolidamento delle industrie culturali e creative allo scopo di promuovere e sostenere lo sviluppo e il consolidamento delle industrie culturali e creative che operano nei macro-settori di intervento indicati dalla norma.

L. R. 28-7-2017 n. 23	
Regione Campania Casa di Vetro. Legge annuale di semplificazione 2017.	
ARTICOLI	SINTESI
Art. 2	Istituzione sul sito internet istituzionale della Giunta della Regione Campania di una sezione specifica denominata Campania Semplice suddivisa per aree tematiche.
Art. 3	Istituzione di una sezione sul sito internet istituzionale della Giunta della Regione Campania denominata Campania Partecipa in cui sono pubblicati gli schemi dei disegni di legge o le linee di indirizzo normativo al fine di acquisire, commenti, osservazioni, proposte da parte dei potenziali destinatari della norma.

Art. 5	Introduzione di ulteriori misure volte a rendere effettivo l'accesso civico agli atti di interesse regionale.
Art. 6	Misure in materia di economia circolare e bioeconomia.
Art. 9	Semplificazioni in materia di impresa agricola e ulteriori modifiche legislative.

9 - Le agevolazioni finanziarie e fiscali

A partire dagli elementi di contesto, gli strumenti agevolativi che la Regione intende mettere in campo sono finalizzati, da un lato, al rafforzamento della base produttiva regionale esistente, attraverso l'incremento del livello di competitività, innovazione e sostenibilità, e alla nascita di nuove imprese altamente innovative e, dall'altro, all'attrazione di imprese esterne. La strategia sottesa agli strumenti è quella di incentivare l'approccio intersettoriale e per fattori di sviluppo, orientato alla fertilizzazione reciproca fra settori tradizionali e ad alta tecnologia per consentire un maggiore irrobustimento del tessuto produttivo regionale. La finalità è quella di sostituire una politica dell'offerta indifferenziata o caratterizzata da interventi a pioggia su interi comparti o filiere che, nel medio periodo, possono comportare effetti distorsivi sulla crescita, come di fatto si è registrato nelle passate esperienze, con una politica basata sui fattori di sviluppo, caratterizzata dall'uso congiunto ed integrato di diversi strumenti nazionali e regionali affinché tutte le imprese possano competere, partendo da una base di comuni opportunità. Queste misure, inoltre, hanno il pregio dell'automatismo e dell'assoluta mancanza di discrezionalità, ponendo su uno stesso piano tutte le imprese, a prescindere dal settore di appartenenza.

In coerenza con i più recenti orientamenti europei al riguardo, le azioni previste per lo sviluppo occupazionale e produttivo delle ZES in Campania, si focalizzano, all'interno di ciascuna area, sulle vocazioni produttive trainanti per il territorio di riferimento. Nell'area interessata dall'intervento trovano ampia rappresentanza, tra l'altro, le 4 A del sistema produttivo regionale: nell'ASI di Acerra Pomigliano sono localizzate numerose imprese del settore Aerospazio e Automotive; gli interporti di Nola e Marcanise rappresentano importanti aree logistiche a supporto dell'abbigliamento, mentre nei comuni del salernitano si registra un significativo insediamento delle imprese del comparto agroalimentare.

Il presente Piano individua difatti alcune filiere strategiche che, se messe a sistema, possono imprimere una spinta molto forte alla crescita regionale nelle aree bersaglio. Si tratta dell'aerospazio, dell'agroalimentare, dell'autotrasporto, dell'automotive, della cantieristica, della moda e dell'abbigliamento, che possono fornire non solo una valorizzazione delle capacità tradizionali della Regione, ma anche una proiezione internazionale e una prospettiva di innovazione all'intero comparto industriale. Tali filiere strategiche, insieme a tutti i settori

fortemente coinvolti nell'export, saranno oggetto di specifiche priorità per incrementare gli investimenti per riposizionamento, ricerca e sviluppo; in questo quadro esse rappresentano driver trainanti anche per le economie interne all'area ZES.

Le scelte politiche a livello regionale intendono puntare, inoltre, a determinare le condizioni per il rafforzamento delle reti produttive di eccellenza, favorendone la crescita dimensionale, la specializzazione ed il coordinamento di filiera, in una logica di innovazione di processo e di prodotto. Le grandi e medie imprese, dunque, non devono svilupparsi in autonomia, ma contribuire alla crescita di un sistema, di un'economia innovativa e integrata, in cui le PMI sono chiamate a svolgere un ruolo essenziale in termini di aggregazione e crescita dimensionale e competitiva.

In tale contesto, la Regione Campania intende utilizzare il set degli strumenti agevolativi a disposizione, in coerenza con la normativa vigente in materia di aiuti di stato, per privilegiare gli investimenti effettuati dalle imprese operanti all'interno delle ZES ovvero che intendano insediarsi.

9.1 L'architettura agevolativa

Prima di presentare gli strumenti agevolativi tesi a favorire gli investimenti nei territori oggetto di intervento, è opportuno sottolineare che l'orizzonte strategico e temporale della ZES va ben oltre quello della attuale programmazione 2014/2020, dipanandosi su un arco temporale di 14 anni estensibile per ulteriori 7 anni. In questo contesto, nella presente fase saranno definiti i confini della pianificazione al fine di poter poi implementare all'interno degli stessi le politiche industriali e logistiche e gli strumenti di intervento. In ogni caso, si evidenzia che l'attrattività delle ZES è funzione non solo delle agevolazioni attivabili, ma anche della connessa disponibilità e qualità delle infrastrutture materiali e digitali presenti e della qualità dei processi amministrativi in termini di certezza e velocità dei tempi. Per tale ragione, oltre all'effetto trainante degli incentivi acquisiscono un valore determinante gli ulteriori fattori specificamente identificati nel Piano.

Il quadro agevolativo fa riferimento al sistema più generale degli incentivi, includendo anche quelli di matrice nazionale cofinanziati con risorse regionali, in modo da poter massimizzare il risultato, anche al di là delle risorse regionali già disponibili. L'architettura agevolativa è strutturata, infatti, in modo da poter soddisfare una domanda eterogenea in termini di:

dimensione dell'investimento; settore di attività; tipologia di investitore; progetto e carattere dell'iniziativa.

Coerentemente a quanto ricordato non si intende avviare nuovi strumenti, ma arricchire con risorse specifiche l'ampio set di strumenti già attivi, individuando, se del caso, specifiche priorità per gli investimenti da realizzare nei territori ZES. Gli incentivi saranno prioritariamente mirati a sostenere grandi progetti di investimento, nonché lo sviluppo di sistemi e sottosistemi di impresa che in una logica di filiera consentano la valorizzazione e la riqualificazione delle pre-esistenze produttive locali e lo sviluppo di economie di specializzazione produttive dei luoghi in grado di portare alla realizzazione di prodotti innovativi.

I benefici e le agevolazioni previsti saranno destinati alle imprese produttive e di logistica, come meglio definite nei singoli avvisi e regolamenti successivi e comunque nel rispetto delle regole degli aiuti di Stato. Grazie all'uso congiunto ed integrato di diversi strumenti, tutti mirati a dare concreta attuazione alla strategia regionale che si basa sui fattori di sviluppo e che promuove le filiere industriali sia tradizionali che innovative, gli interventi sono definiti in stretta sinergia con il Governo centrale, sfruttando le opportunità offerte dalle misure agevolative già esistenti, di diretta competenza regionale ovvero declinando sul territorio quelle di matrice nazionale. Le risorse programmabili per il periodo 2018-2020 sono analiticamente rappresentate di seguito con riguardo ai singoli strumenti. Tale policy potrà essere implementata nel periodo immediatamente successivo, nel momento in cui sarà possibile programmare ed allocare ulteriori risorse, come quelle, finora indicate solo programmaticamente ma non ancora specificamente allocate, per l'attuazione della ZES all'interno del Patto per lo Sviluppo della Campania sottoscritto con il Governo nazionale.

9.2 Gli strumenti nazionali cofinanziati con risorse regionali

9.2.1 I Contratti di Sviluppo

Il Contratto di sviluppo, introdotto nell'ordinamento dall'articolo 43 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, ed operativo dal 2011, rappresenta il principale strumento agevolativo dedicato al sostegno di programmi di investimento produttivi strategici ed innovativi di grandi dimensioni per rafforzare la struttura produttiva dei territori attraendo anche investimenti esteri. Nell'ambito dei programmi di sviluppo possono essere previsti anche programmi di ricerca,

sviluppo ed innovazione strettamente connessi e funzionali tra di loro. I programmi di sviluppo possono essere realizzati da una o più imprese, italiane o estere, anche mediante il ricorso al contratto di rete. La gestione dei contratti di sviluppo è affidata all' Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. – Invitalia che opera sotto le direttive ed il controllo del Ministero dello sviluppo economico.

I destinatari delle agevolazioni sono: il soggetto proponente, l'impresa che promuove il programma di sviluppo ed è responsabile della coerenza tecnica ed economica del programma medesimo; le imprese aderenti, le eventuali altre imprese che realizzano progetti di investimento nell'ambito del programma; i soggetti partecipanti agli eventuali progetti di ricerca, sviluppo e innovazione. Il Programma di sviluppo oggetto del Contratto può riguardare la realizzazione di: programmi di sviluppo industriali di grandi dimensioni, compresi i programmi riguardanti l'attività di trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli; programmi di sviluppo per la tutela ambientale; programmi di sviluppo di attività turistiche che possono comprendere, per un importo non superiore al 20% degli investimenti da realizzare e programmi destinati allo sviluppo delle attività commerciali. L'importo complessivo delle spese e dei costi ammissibili alle agevolazioni non deve essere inferiore a 20 milioni di euro, oppure a 7,5 milioni di euro qualora il programma riguardi esclusivamente l'attività di trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli.

Il Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico 8 novembre 2016 ha introdotto la possibilità di stipulare "Accordi di Sviluppo" tra il Ministero, Invitalia (soggetto gestore), l'impresa proponente e le eventuali Regioni cofinanziatrici, per promuovere la realizzazione di programmi che rivestono una particolare rilevanza strategica in relazione al contesto territoriale di riferimento. In questo caso, i programmi di sviluppo devono presentare investimenti pari o superiori a 50 milioni di euro (ovvero 20 milioni se relativi al settore della trasformazione e commercializzazione dei prodotti agricoli) e devono rispettare almeno una delle seguenti condizioni: essere coerenti con il piano Impresa 4.0, prevedere un rilevante incremento occupazionale o essere promossi da imprese straniere. Il DM ha previsto anche il cosiddetto "fast track", una procedura semplificata che riduce i tempi di tutte le fasi che dall'istruttoria portano all'erogazione delle agevolazioni.

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. L'entità delle agevolazioni, nel rispetto dei limiti delle vigenti norme

in materia di aiuti di Stato, è determinata, sulla base della tipologia di progetto, dalla localizzazione dell'iniziativa e dalla dimensione di impresa, fermo restando che l'ammontare e la forma dei contributi concedibili vengono definiti nell'ambito della fase di negoziazione. Dalla data di ammissione alle agevolazioni, i programmi di sviluppo devono essere avviati entro il termine massimo di sei mesi e devono essere conclusi entro 36 mesi, fatti salvi tempi eventualmente più ristretti.

La Campania, in base ai dati forniti da INVITALIA, risulta nettamente in testa alla graduatoria delle regioni italiane per domande di Contratti sin qui agevolati e presentati. A fronte delle 462 domande presentate dall'avvio dello strumento in Regione Campania su 663 nazionali, al febbraio 2018, i Contratti campani finanziati risultano essere 47, il 41,6% di quelli complessivamente finanziati nel Paese, e riguardano la realizzazione di 1.556,85 milioni di euro di investimenti, cui corrispondono 847,23 milioni di euro di agevolazioni concesse. Nel complesso, a tali investimenti, si ricollega la salvaguardia o la creazione di occupazione per oltre 21.800 addetti.

Province*	Iniziative finanziate	Investimenti	Agevolazioni	Occupazione**
AV	7	€ 248.989.291	€ 130.481.482	5.027
AV; SA	1	€ 19.751.178	€ 14.364.901	189
AV; BN; CE; NA	1	€ 13.414.853	€ 9.932.202	80
BN	1	€ 45.512.017	€ 11.250.000	352
CE	5	€ 204.887.311	€ 131.532.597	1.617
CE; NA	2	€ 74.112.937	€ 36.411.413	1.325
NA	16	€ 591.910.769	€ 314.912.997	8.970
NA; SA	2	€ 69.836.623	€ 34.835.227	682
SA	12	€ 288.429.216	€ 163.507.721	3.602
Totale	47	€ 1.556.844.195	€ 847.228.540	21.844

Fonte: Comunicazioni Invitalia

Ulteriori 6 degli 16 Contratti di Sviluppo multiregionali riguardano, inoltre, progetti di investimento che interessano anche la regione Campania, per 247,29 milioni di euro di investimenti e 118,54 milioni di agevolazioni.

Nell'ambito di tali dati sono da segnalare le iniziative di Ge.Avio S.r.l., Denso Thermal System S.p.A. e Nestlè Italia S.p.A, cofinanziate dalla Regione Campania per complessivi 19,5 Meuro nell'ambito di specifici Accordi di Programma.

Sulla scorta dei dati relativi alle iniziative già ammesse a finanziamento con i fondi nazionali e in presenza di un consistente bacino di istanze che non erano finanziate per mancanza di risorse,

la Regione Campania ha deciso di cofinanziare lo strumento nazionale. Nello specifico, con Deliberazione della Giunta Regione n. 285 del 23.05.2017 è stato approvato lo schema di Accordo di Programma tra il MISE e la Regione Campania, poi sottoscritto in data 22.06.2017, per l'implementazione dei Contratti di Sviluppo. L'Accordo prevede che la Regione Campania, a fronte di un impegno finanziario a carico del MISE pari a 175 Meuro, concorra agli adempimenti finanziari di propria competenza nel limite massimo di 150 Meuro a valere sulle assegnazioni di cui al Patto per lo Sviluppo della Regione Campania – Fondi FSC 2014/2020, per un totale, quindi, di risorse stanziare pari a 325 Meuro.

In particolare, occorre ricordare che il suddetto Accordo destina 235 Meuro, di cui il 53,85% a carico del MISE e 46,15% a carico della Regione Campania, per finanziare iniziative relative a specifici settori (quelli delle 4A: Automotive, Autotrasporto e cantieristica, Aerospazio, Abbigliamento e moda, Agroalimentare e Agroindustria, compreso packaging, carta e legname ed inoltre ICT e Turismo) presentate e non ancora finanziate al momento della sottoscrizione dell'AdP. Sulla scorta dei dati trasmessi da Invitalia aggiornati al 31/12/2017 sono state già ammesse a finanziamento iniziative per un totale di investimenti da realizzare pari a circa 201,5 Meuro e agevolazioni richieste pari a circa 105,5 Meuro, di cui circa 48,7 Meuro rappresentano il cofinanziamento della Regione Campania, mentre risultano in istruttoria altre sei iniziative che se ammesse a finanziamento assorbirebbero altri 115,9 Meuro di cui 53,4 Meuro circa, di cofinanziamento regionale. L'Accordo di Programma del 22/06/2017 dispone inoltre che gli ulteriori 90 Meuro sono da utilizzarsi per finanziare nuove istanze di Accordi di Programma e Accordi di Sviluppo presentati dopo la sottoscrizione dell'AdP del 22/06/2017. Ad oggi sono in corso di valutazione 4 Accordi di Sviluppo, per un totale di agevolazioni richieste pari a 93,2 Meuro, e 2 Accordi di Programma, per un totale di agevolazioni richieste pari a 26,5 Meuro.

I dati sovraesposti rendono evidente il forte tiraggio di questo strumento in Campania. Il gradimento delle imprese sia per il territorio campano che per lo strumento agevolativo di che trattasi è confermato anche dai recenti dati forniti da Invitalia che ha dichiarato che al 31 dicembre 2017 i Contratti di Sviluppo complessivamente presentati e sospesi, per assenza di dotazione finanziaria (al netto di Accordi di Programma e Accordi di Sviluppo già in fase di deliberazione), sono 37 e prevedono la realizzazione di investimenti complessivi per circa 1,1 miliardi di euro a fronte di agevolazioni richieste pari a circa 700 Meuro. Sulla base del tasso storico di approvazione, pari a circa il 40%, si stima che il fabbisogno di risorse aggiuntive sia pari a circa 300 Meuro.

In continuità con quanto già effettuato, si prevede di intervenire con specifici Accordi di Programma destinando, allo strumento nel periodo 2018-2020, le disponibilità residue sulla specifica linea di intervento strategico del Patto per lo Sviluppo della Regione Campania, nonché sulle ulteriori disponibilità che potranno essere pianificate allo scopo. Si intende, in particolare, individuare, d'intesa con il MISE una linea dedicata per gli interventi ricadenti nelle zone economiche speciali specificatamente dedicata ad Accordi di Sviluppo.

I contratti di sviluppo conosceranno un'ulteriore accelerazione per le decisioni assunte dal Comitato Interministeriale per la programmazione Economica nella recente seduta del 28 febbraio u.s. che, a valere sul FSC ha approvato l'assegnazione di ulteriori risorse pari a 880 milioni al Piano Operativo "Imprese e Competitività" del Ministero dello sviluppo economiche.

Per la Regione Campania, tale decisione permette la possibilità di finanziare velocemente, in forza dell'Accordo di Programma Quadro con il MISE, ulteriori programmi di investimento.

Con tale strumento si vuole dotare la ZES del più potente incentivo finora impiegato per l'attrazione di grandi investimenti, che potrebbe fornire uno straordinario impulso alla Zona Economica Speciale della Campania.

9.2.2 Il Credito di Imposta per Investimenti

La Legge 28/12/2015, n.208 (Legge di stabilità 2016) ha introdotto, per gli anni dal 2016 al 2019, un credito di imposta a favore delle imprese che acquistano, anche in leasing, beni strumentali nuovi facenti parte di un progetto di investimento iniziale e destinati a strutture produttive ubicate nelle regioni Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, e nei territori ammissibili alle deroghe delle regioni Molise, Sardegna e Abruzzo. Con il decreto legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18, tale disciplina è stata oggetto di integrazioni e modifiche che hanno aumentato il tiraggio dello strumento.

In sintesi l'articolo 7 quater del suddetto decreto legge ha previsto, tra l'altro: l'innalzamento delle aliquote del credito d'imposta che sono stabilite nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2014-2020: dal 10% al 25% per le grandi aziende, dal 15% al 35% per le medie e dal 20% al 45% per le piccole imprese; il calcolo del credito d'imposta sulla base dell'ammontare complessivo dei costi sostenuti; l'aumento dell'ammontare massimo agevolabile per ciascun progetto di investimento per le imprese: definendo in 3 milioni di

euro per le piccole imprese, in 10 milioni di euro per le medie imprese e in 15 milioni di euro per le grandi imprese; la cumulabilità del credito d'imposta con altri aiuti di Stato e con gli aiuti de minimis, nei limiti dell'intensità o dell'importo di aiuti più elevati consentiti dalla normativa europea. Sono soggetti destinatari dell'agevolazione i titolari di reddito d'impresa a prescindere da forma giuridica, categoria dimensionale e regime contabile adottato. Possono inoltre beneficiare del credito di imposta anche gli enti non commerciali solo per la parte dell'attività commerciale eventualmente esercitata. Il credito di imposta compete in relazione agli investimenti realizzati a decorrere dal 1° gennaio 2016 e fino al 31 dicembre 2019, connessi ad un progetto di investimento iniziale rivolto a: creazione di un nuovo stabilimento; ampliamento della capacità produttiva di uno stabilimento esistente; diversificazione della produzione di uno stabilimento esistente per ottenere prodotti mai fabbricati precedentemente; cambiamento fondamentale del processo di produzione complessivo di uno stabilimento esistente.

Il credito d'imposta è commisurato, nella versione applicabile su tutto il territorio eleggibile, alla quota del costo complessivo dei beni. Per gli investimenti effettuati mediante contratti di locazione finanziaria, si assume il costo sostenuto dal locatore per l'acquisto dei beni, tale costo non comprende le spese di manutenzione.

L'intensità di aiuto dell'agevolazione è commisurata in un massimo di 45 % per le piccole imprese, 35 % per le medie imprese e 25 % per le grandi imprese. Per fruire del credito d'imposta, i soggetti interessati devono presentare, in via telematica all'Agenzia delle Entrate un'apposita comunicazione nella quale devono essere indicati i dati degli investimenti agevolabili e del credito d'imposta del quale è richiesta l'autorizzazione alla fruizione. L'autorizzazione o meno alla fruizione del credito d'imposta è comunicata dall'Agenzia delle entrate in via telematica mediante un'apposita ricevuta. Il beneficiario può utilizzare il credito d'imposta maturato solo in compensazione a partire dal quinto giorno successivo alla data di rilascio della ricevuta attestante la fruibilità del credito d'imposta.

Le risorse disponibili si ripartiscono tra: oneri totali di intervento previsti dalla legge n.208/2015: 617 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2019; oneri di intervento a valere su programmi FESR (sia PON che Por Regionali): 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2019. Il MISE con il DM 29 luglio 2016 ha assegnato al credito d'imposta, in fase di prima applicazione, risorse per un importo pari a euro 163 milioni di euro a valere sul Programma operativo nazionale «Imprese e competitività» 2014-2020 FESR - Asse III - «Competitività PMI».

La Regione Campania, con la Delibera 161 del 19 aprile 2016, ha provveduto a dare avvio all'attuazione dello strumento agevolativo "Credito di Imposta per investimenti", destinando in fase di prima applicazione 25 milioni di euro e programmando ulteriori risorse fino a soddisfare la domanda potenziale stimata in circa 306 milioni di euro. Successivamente con Delibera di Giunta Regionale n. 140 del 13 marzo 2018 ha individuato il Ministero dello Sviluppo Economico quale Organismo Intermedio del POR Campania FESR 2014-2020 Obiettivo Specifico 3.1 "Rilancio della propensione agli investimenti del sistema produttivo", Azione 3.1.1.

Si riportano di seguito i dati sull'assorbimento forniti dall'Agenzia per la Coesione al 30.08.2017.

Tabella credito d'imposta 2017

Regioni	Frequenza	Totale Investimento lordo	Totale Credito di imposta
ABRUZZO	37	20.545.268	4.331.275
BASILICATA	472	228.210.258	90.851.722
CALABRIA	1.234	298.219.640	117.457.153
CAMPANIA	2.612	1.141.489.324	436.294.438
MOLISE	28	7.985.327	1.993.172
PUGLIA	1.263	479.431.201	181.576.294
SARDEGNA	335	93.149.042	34.019.771
SICILIA	2.088	592.495.983	221.750.247
Totale complessivo	8.069	2.861.526.043	1.088.274.072

Tabella credito d'imposta 2016

Regioni	Frequenza	Totale Investimento lordo	Totale Credito di imposta
ABRUZZO	213	56.454.314	8.889.731
BASILICATA	211	28.480.291	4.928.792
CALABRIA	729	117.328.705	17.601.883
CAMPANIA	1.408	423.862.327	65.054.662
MOLISE	47	40.845.361	4.000.060
PUGLIA	795	181.778.929	25.324.915
SARDEGNA	234	51.943.307	7.500.268
SICILIA	1.173	200.348.101	30.778.623
Totale complessivo	4.810	1.101.041.335	164.078.934

I dati forniti dal MISE, aggiornati al 10/01/2018, relativi alle istanze presentate in Campania da piccole e medie imprese, non appartenenti al settore agricolo e della pesca, autorizzate dall'Agenzia delle Entrate alla fruizione del credito d'imposta sono i seguenti:

- n. totale progetti autorizzati: 4.343
- totale investimento lordo: € 584.741.158,00
- totale credito imposta: € 186.113.473,00
- importo medio dei progetti: € 134.640,00

In questo periodo, nella provincia di Avellino sono stati autorizzati n. 634 progetti per un investimento lordo totale pari a € 105.221.078,00 e credito d'imposta pari a € 35.931.015,00. Nella provincia di Benevento sono stati autorizzati n. 513 progetti per un investimento lordo totale pari a € 62.521.952,00 e credito d'imposta pari a € 22.095.851,00. Nella provincia di Caserta sono stati autorizzati n. 481 progetti per un investimento lordo totale pari a € 64.445.139,00 e credito d'imposta pari a € 20.582.922,00. Nella provincia di Napoli sono stati autorizzati n. 1.419 progetti per un investimento lordo totale pari a € 162.408.105,00 e credito d'imposta pari a € 48.906.712,00. Nella provincia di Salerno sono stati autorizzati n. 1.296 progetti per un investimento lordo totale pari a € 190.144.884,00 e credito d'imposta pari a € 58.596.973,00.

Occorre sottolineare che l'articolo 5 del Decreto Legge 20 giugno 2017, n. 91, dedicato ai benefici fiscali ed alle semplificazioni, al comma 2 specifica che in relazione agli investimenti effettuati nelle ZES, il credito d'imposta di cui all'articolo 1, commi 98 e seguenti, della legge 28 dicembre 2015 n. 208, è commisurato alla quota del costo complessivo dei beni acquisiti entro il 31 dicembre 2020 nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 50 milioni di euro. Pertanto, con l'istituzione della ZES in Campania, sarà possibile attrarre investimenti fino all'importo di 50 milioni di euro, massimale più elevato di quanto ordinariamente previsto (3 milioni di euro per le piccole imprese, a 10 milioni di euro per le medie imprese e a 15 milioni di euro per le grandi imprese), determinando, in tal modo, una maggiore capacità di realizzare la necessaria massa critica nello sviluppo delle aree. Per tale finalità, sono state destinate dal comma 5 dell'art. 5 del DL 91/2017 ulteriori 206 Meuro (intesi complessivamente per tutte le aree ZES). In particolare, 25 milioni di euro nel 2018, 31,25 milioni di euro nel 2019 e 150,2 milioni di euro nel 2020.

9.2.3 Gli interventi per il rilancio delle Aree di Crisi Industriale (L. 181/89)

L'intervento di cui alla legge 15 maggio 1989, n. 181 è finalizzato al rilancio delle attività industriali, alla salvaguardia dei livelli occupazionali, al sostegno dei programmi di investimento e allo sviluppo imprenditoriale delle aree colpite da crisi industriale e di settore. La riforma della disciplina degli interventi di reindustrializzazione delle aree di crisi, di cui all'art. 27 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, ha previsto l'applicazione del regime di aiuto di cui alla legge n. 181/1989 sia nelle aree di crisi complessa, sia nelle situazioni di crisi industriali diverse da

quelle complesse che presentano, comunque, impatto significativo sullo sviluppo dei territori interessati e sull'occupazione. In questo secondo caso si parla di aree di crisi non complessa.

Si tratta di interventi aventi la natura di agevolazioni concesse nella forma del contributo in conto impianti, dell'eventuale contributo diretto alla spesa e del finanziamento agevolato, alle condizioni ed entro i limiti delle intensità massime di aiuto previste dal regolamento (UE) n. 651/2014 ("Regolamento GBER"). Sono ammissibili alle agevolazioni le iniziative che: (i) prevedano la realizzazione di programmi di investimento produttivo e/o programmi di investimento per la tutela ambientale, eventualmente completati da progetti per l'innovazione dell'organizzazione, con spese ammissibili non inferiori a 1,5 milioni di euro; (ii) comportino un incremento degli addetti dell'unità produttiva oggetto del programma di investimento.

Il finanziamento agevolato concedibile è pari al 50% degli investimenti ammissibili. Il contributo in conto impianti e l'eventuale contributo diretto alla spesa sono complessivamente di importo non inferiore al 3% della spesa ammissibile. Il loro importo complessivo massimo è determinato, in relazione all'ammontare del finanziamento agevolato, nei limiti delle intensità massime di aiuto previste dal Regolamento GBER. La restituzione deve avvenire in massimo 10 anni, a cui si aggiunge un periodo di preammortamento massimo di 3 anni; un finanziamento a fondo perduto e contributo diretto alla spesa non superiore al 25% dell'investimento ammissibile. L'ammontare del contributo dipende dalla localizzazione e dalla dimensione dell'impresa, oltre che dalla tipologia del regime di aiuto richiesto; un'eventuale partecipazione al capitale su richiesta dell'impresa. Le tre tipologie di agevolazioni non possono comunque superare il 75% dell'investimento complessivo

Sono soggetti destinatari di questi interventi grandi, piccole o medie imprese, come classificate sulla base dei criteri indicati nell'allegato 1 al Regolamento GBER 651/2014 e nel decreto del Ministro delle attività produttive del 18 aprile 2005. Con riferimento alla forma giuridica può trattarsi di società di capitali, incluse le società cooperative e consortili, già costituite alla data di presentazione della domanda di agevolazioni. Possono presentare domanda alle agevolazioni in parola anche le Start up, non essendo la misura collegata a preesistenti dati contabili.

I settori ammissibili alle agevolazioni di cui alla legge 15 maggio 1989, n. 181 (contributo in conto impianti, eventuale contributo diretto alla spesa e finanziamento agevolato) sono: manifatturiero; estrattivo di minerali da cave e miniere; produttivo di energia o di tutela

ambientale; dei servizi alle imprese; dello sviluppo dell'offerta turistica attraverso il potenziamento e il miglioramento della qualità dell'offerta ricettiva.

Le misure finalizzate al rilancio delle aree di crisi industriale consentiranno di accrescere la capacità attrattiva delle ZES in considerazione della loro inclusione, totale o parziale, all'interno del perimetro della ZES. Pertanto, le misure di cui alla L. 181/89 costituiscono uno strumento agevolativo a disposizione degli investitori che desiderano rilanciare aree già industrializzate.

9.2.3.1 Interventi della Legge N. 181/1989 per Aree di Crisi non Complessa

Le aree di crisi non complessa riguardano i territori individuati dal decreto direttoriale 19 dicembre 2016.

Ai fini della selezione, in coerenza con il D.M. 4 agosto 2016 che definisce i criteri per l'identificazione dei territori ammissibili alle agevolazioni previste per le aree di crisi industriale non complessa basati sui sistemi locali di lavoro (SLL) è stato effettuato uno screening dei singoli Sistemi locali del lavoro, riportando i seguenti dati:

- Popolazione;
- Superficie totale del Sistema locale;
- n. Unità locali manifatturiere;
- n. addetti imprese manifatturiere;
- superficie con destinazione industriale (aree PIP – insediamenti produttivi – agglomerati industriali).

La scelta tecnica dei parametri e della relativa pesatura ha tenuto a base le seguenti motivazioni:

- gli interventi per le situazioni di crisi industriale non complessa devono determinare, comunque, un impatto significativo sullo sviluppo e l'occupazione nei territori interessati;
- l'approccio selettivo ha inteso individuare, in tale ambito, aree territoriali che seppure in difficoltà, presentano un tessuto industriale in grado di esprimere una domanda di agevolazione in linea con le finalità del decreto ministeriale;
- la "pesatura" dei SLL è stata effettuata sia in termini di addetti di settore che di superficie di area industriale. Tuttavia, considerato che non tutti gli addetti del settore manifatturiero sono concentrati nelle aree di insediamento produttivo, si è ritenuto di dare un punteggio maggiore ai parametri relativi agli addetti piuttosto che a quello relativo alla superficie.

Conseguentemente è stata elaborata una griglia di valutazione dei SLL, articolata sui seguenti parametri:

1. rapporto n. addetti imprese manifatturiere/totale addetti
2. rapporto n. addetti/popolazione SLL
3. rapporto superficie industriale SLL/superficie industriale totale
4. performance export SLL (PE_Q - rilevazione Istat) per la valutazione del grado di

apertura e di qualità del tessuto industriale

Con decreto direttoriale 24 febbraio 2017 del Mise sono stati stabiliti i termini e le modalità per la presentazione delle domande per l'accesso alle agevolazioni.

Lo sportello, chiuso il 6 aprile 2017 per l'alto fabbisogno espresso, che ha superato largamente la dotazione finanziaria disponibile (l'ammontare di agevolazioni richieste è stato pari a 634,6 milioni di euro).

Secondo quanto indicato da Invitalia, soggetto gestore per conto del MiSE dell'intervento, sono stati rilevati i seguenti dati con riferimento alla nostra regione: domande presentate relative alla Campania, n. 119; investimenti pari a 554 Meuro; agevolazioni richieste pari a 402,2 Meuro; nuovi occupati previsti pari a 1.585.

Gli investimenti di questo tipo ricadenti nelle aree ZES Campania sommano a circa 240 Meuro, per 170 Meuro circa di agevolazioni previste e con un impatto di 500 occupati circa.

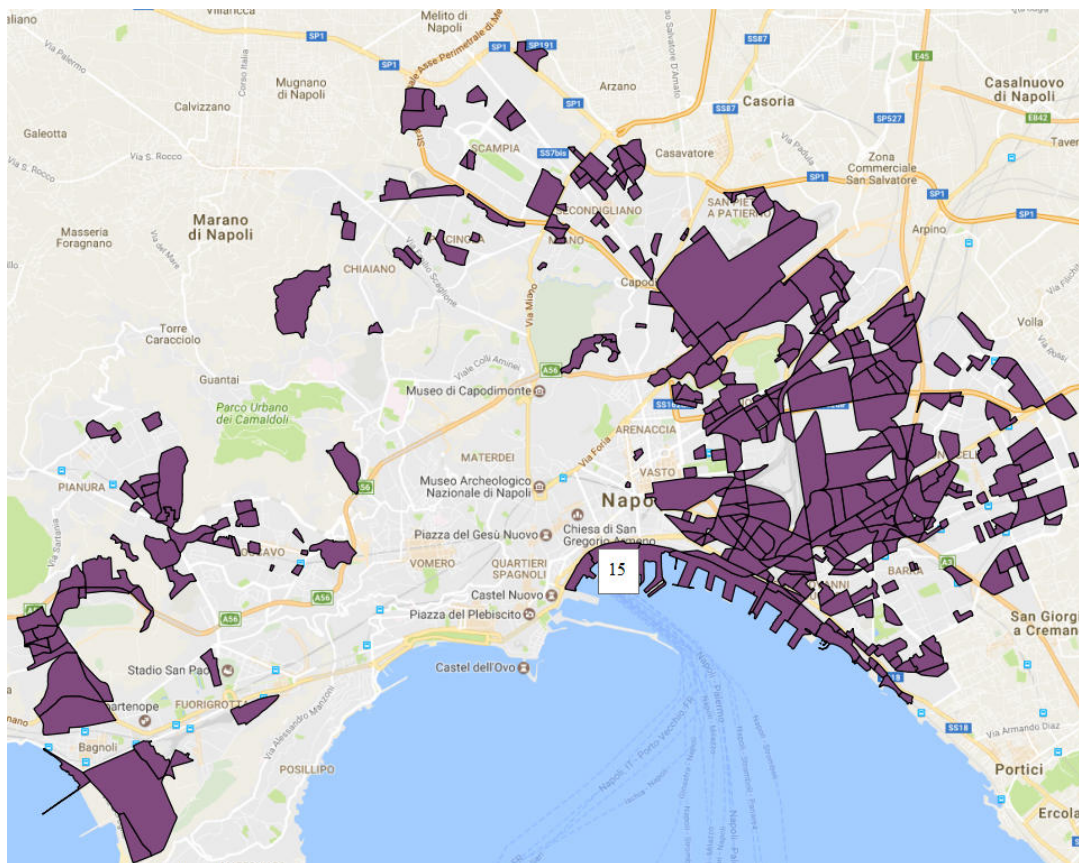
In considerazione del fabbisogno di risorse relativo alle imprese campane che non risulta soddisfatto dalla dotazione messa a disposizione del MISE con lo sportello aperto il 04/04/2017, la Giunta Regionale con deliberazione n. 560 del 11/09/2017, ha demandato alla Direzione Generale per lo Sviluppo Economico e le Attività Produttive l'adesione a un Accordo di Programma tra il Ministero dello Sviluppo Economico e la Regione Campania finalizzato a: finanziare i programmi di investimento localizzati nei territori delle aree di crisi non complessa della Regione Campania, le cui domande di agevolazione, presentate ai sensi del decreto direttoriale del MiSE del 24 febbraio 2017, risultano sospese per esaurimento delle risorse nazionali disponibili; destinare in via prioritaria, attraverso la pubblicazione di uno specifico avviso, una quota pari al 20% delle risorse in perenzione amministrativa di cui alla legge 14 maggio 2005, n.80, al finanziamento dei progetti di investimento da realizzare nei territori dell'area di crisi di Acerra che non risultano selezionati tra le aree di crisi industriale non complessa; utilizzare le risorse disponibili per il finanziamento, in conformità con la disciplina della legge 181/1989 e ss.mm.ii., di progetti di investimento da realizzare nei territori riconosciuti, ai sensi del decreto Mise 19/12/2016, quali aree di crisi non

complessa e, come pure nei comuni dell'area di Marcianise di cui alla L.311/04 e dell'area di Acerra di cui alla L.80/05. Per realizzare le suddette finalità il MiSE e la Regione Campania si sono impegnati a garantire rispettivamente euro 67.613.249,00 ed euro 45.000.000,00 per complessivi 112,6 Meuro, senza considerare gli incentivi destinati alle imprese campane in base al bando nazionale, pari a circa 13 Meuro.

L'Accordo di Programma Quadro sulle aree di crisi non complesse è stato sottoscritto il 19 dicembre 2017.

Si evidenzia, in questo ambito, che con la Deliberazione n.748 del 20/12/2016, la Giunta regionale ha definito di intervenire anche a favore dei territori esclusi dalle aree di crisi non complessa, attraverso apposito provvedimento (DGR 604/2016). Sono stati all'uopo programmati 15 Meuro, a valere sul POC Campania 2014-2020, per attivare una procedura ad evidenza pubblica per la selezione di programmi di investimento finalizzati al rilancio dei territori esclusi dalle aree di crisi non complessa, che tenesse conto, per quanto compatibili, dei criteri e delle modalità di cui al decreto ministeriale 9 giugno 2015 e relativa circolare. Con il Decreto Dirigenziale n. 114 del 3 aprile 2017 è stato pubblicato l'Avviso, a fronte del quale sono pervenute n. 20 domande per un importo complessivo di investimenti pari ad € 74.918.826,25 e una richiesta complessive di agevolazioni pari ad € 56.189.119,69. L'istruttoria è in fase di conclusione.

Si segnala che molte delle aree di crisi industriali non complesse si sovrappongono alle aree candidate alla ZES, a partire da quella della città di Napoli come da figura che segue:



La rappresentazione grafica offre un'immagine chiara di come le aree portuali e quelle orientali della città che rientrano nelle Aree, potranno usufruire anche delle agevolazioni della legge 181. Inoltre, nelle aree di crisi non complesse ricadono ben 28 comuni sui 32 della ZES, per cui gli investimenti che si andranno a realizzare con le agevolazioni della legge 181 potranno contare sul sistema di semplificazione previsto nella ZES Campania.

9.2.3.2 Interventi della Legge N. 181/1989 per Aree di Crisi Complessa

Le Aree di crisi industriale complessa sono aree che riguardano specifici territori soggetti a recessione economica e perdita occupazionale di rilevanza nazionale e con impatto significativo sulla politica industriale nazionale, non risolvibili con risorse e strumenti di sola competenza regionale. La complessità deriva da: crisi di una o più imprese di grande o media dimensione con effetti sull'indotto; grave crisi di uno specifico settore industriale con elevata specializzazione sul territorio.

Il Ministero cura l'attuazione delle politiche e programmi per la reindustrializzazione e riconversione delle aree e dei settori colpiti dalla crisi mediante la stipula di appositi Accordi di Programma di adozione dei PRRI – Progetti di Riconversione e Riqualificazione Industriale. I PRRI

promuovono, anche mediante cofinanziamento regionale e con l'utilizzo di tutti i regimi d'aiuto disponibili per cui ricorrano i presupposti, investimenti produttivi anche a carattere innovativo, la riqualificazione delle aree interessate, la formazione del capitale umano, la riconversione di aree industriali dismesse, il recupero ambientale e l'efficientamento energetico dei siti e la realizzazione di infrastrutture strettamente funzionali agli interventi.

Con la DGR 590 del 3/10/2017, l'Amministrazione regionale ha elaborato la proposta da sottoporre al Ministero dello Sviluppo Economico per il riconoscimento di situazione di crisi industriale complessa ai sensi del D.M. 31 gennaio 2013. La proposta avvia un percorso fondamentale per lo sviluppo delle aree individuate, con l'elaborazione di un piano di riqualificazione e riconversione industriale che porterà alla sottoscrizione di uno specifico Accordo di Programma con il MISE. La Regione Campania ha programmato risorse per un ammontare di 23 Meuro. In particolare, sono stati individuati tre poli di crisi industriali, definiti in logica di contiguità territoriale: Polo Acerra- Marcianise-Airola; Polo Torre Annunziata-Castellammare; Polo Battipaglia- Solofra. A seguito di tale delibera, con decreto ministeriale 22 novembre 2017 sono state riconosciute, ai sensi dell' art. 27 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 e del DM attuativo 31 gennaio 2013, quali aree di crisi industriale complessa della Regione Campania, i Poli industriali di Acerra-Marcianise-Airola, Torre Annunziata-Castellammare e Battipaglia-Solofra. I Poli ricomprendono 24 Comuni riconducibili a Sistemi Locali del Lavoro: Caserta, Napoli, Salerno, Nola, Montesarchio, Solofra, Battipaglia, Castellammare, Torre del Greco.

Tutte le ASI rientranti nei comuni ricadenti nelle aree complesse rientrano anche nella delimitazione della ZES per cui sarà possibile realizzare un effetto sinergico tra le azioni della ZES e quelle che saranno previste nel PRRI di queste aree.

9.2.4 Incentivi per l'assunzione di lavoratori svantaggiati in Campania (decontribuzione)

L'articolo 1, comma 178, della Legge di stabilità n. 208 del 28 dicembre 2015 *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato* ha prorogato su tutto il territorio nazionale in forma ridotta l'esonero contributivo, per il settore privato, per le nuove assunzioni con contratto di lavoro a tempo indeterminato, con esclusione dei contratti di apprendistato e dei contratti di lavoro domestico, relativamente alle assunzioni decorrenti dal 1° gennaio 2016 e stipulate entro il 31 dicembre 2016. Ai sensi della predetta legge lo sgravio contributivo è

consistito nell'esonero dal versamento del 40% dei complessivi contributi previdenziali a carico del datore di lavoro, per un periodo massimo di 24 mesi, e con esclusione dei premi e contributi dovuti all'INAIL per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, nel limite di 3.250 euro su base annua.

Data la possibilità di cumulabilità degli incentivi statali con altri incentivi aventi natura economica, la Regione Campania, con Delibera di Giunta Regionale n. 160 del 19.04.2016, ha previsto la concessione, a valere sulle risorse del POR Campania FSE 2014-2020, di incentivi aventi natura economica quantificati in misura tale da poter compensare l'ulteriore differenza del 60% dell'esonero dal versamento dei complessivi contributi previdenziali a carico del datore di lavoro di cui all'articolo 1, comma 178 della L. 208/15 e, comunque, nel rispetto del limite massimo dell'entità stabilita dalla legge. Con la succitata Delibera è stato programmato un importo pari a € 50.000.000,00 finalizzato all'avvio di un intervento che preveda incentivi aventi natura economica da utilizzare con riferimento al biennio 2016-2017, a valere sull'Asse I, Obiettivi specifici 1, 2 e 3 del POR Campania FSE 2014-2020.

Tale misura regionale, attuata con l'avviso pubblico *Incentivi per l'assunzione di lavoratori svantaggiati in Campania – annualità 2016*, di cui al Decreto Dirigenziale n. 76 del 08.07.2016, è stata destinata alle imprese, ubicate in Campania, che hanno assunto a tempo indeterminato "lavoratori disabili", "lavoratori svantaggiati" o "molto svantaggiati" residenti in Campania.

Alla scadenza dell'avviso pubblico le imprese che hanno presentato istanza di partecipazione risultano essere n. 3.324 per un totale di n. 7.684 nuove assunzioni, di cui n. 61 relative a lavoratori disabili, n. 2.516 per lavoratori molto svantaggiati e n. 5.107 per lavoratori svantaggiati.

La Delibera n. 160/2016, inoltre, ha previsto la possibilità di riservarsi l'integrazione della misura in argomento con ulteriori risorse, per la medesima annualità in considerazione dell'impatto della misura sul territorio, ed eventualmente a valere per le assunzioni effettuate nell'annualità 2017 e a quelle riferite agli anni successivi, anche alla luce delle determinazioni che saranno assunte dal Governo in esito alla ricognizione avviata ai sensi di quanto disposto dal comma 110 dell'art. 1 della citata legge 208/2015. L'attuazione della misura ha prodotto economie da destinare, conformemente a quanto già deliberato, ad analoghe misure prioritariamente per le iniziative attive nelle aree ZES.

Gli incentivi regionali si intrecciano con altri due importanti strumenti previsti dalla normativa nazionale.

Il primo noto come “Incentivo occupazione Mezzogiorno”, attivo dal 1 gennaio 2018 per l’intero anno, e in sostanziale continuità con l’Incentivo occupazione Sud del 2017, riguarda le seguenti categorie:

- lavoratori e lavoratrici di età compresa tra i 16 anni e 34 anni di età;
- lavoratori e lavoratrici con 35 anni di età e oltre, privi di impiego regolarmente retribuito da almeno sei mesi.

L’incentivo, la cui attuazione è demandata all’Inps, riguarda le regioni Abruzzo, Molise, Sardegna, Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia e prevede sgravi dei contributi a carico dei datori di lavoro privati, da fruire mediante conguaglio sui contributi Inps.

Il secondo noto come incentivo strutturale all’occupazione giovanile stabile previsto dalla Legge di bilancio 2018 promuove l’occupazione giovanile stabile spettante ai datori di lavoro privati per:

- assunzioni a tempo indeterminato;
- trasformazioni da tempo determinato a tempo indeterminato, purché il lavoratore sia in possesso del requisito anagrafico alla data della trasformazione;
- prosecuzione di contratto di apprendistato, purché il lavoratore non abbia compiuto 30 anni di età alla data della conferma in servizio;
- effettuate a decorrere dal 1° gennaio 2018.

In tali casi si prevede un esonero pari al 50% dei contributi previdenziali a carico dei datori di lavoro, con esclusione dei premi Inail, nel limite dell’importo massimo di € 3.000 annui, riparametrato su base mensile. I lavoratori devono

- non aver compiuto il 30° anno di età (35 anni di età limitatamente alle assunzioni effettuate entro il 31/12/2018);
- non essere stati occupati a tempo indeterminato presso il medesimo o altro datore di lavoro.

9.2.5 Gli interventi per l’efficienza energetica

Tra i principali fattori che possono migliorare la competitività del Paese, il settore energetico ha un ruolo predominante, seppur scontando alcune debolezze strutturali.

L’Italia, infatti, ha prezzi dell’energia mediamente superiori ai concorrenti europei, e ancor più rispetto ad altri Paesi come gli Stati Uniti, anche a causa di un mix energetico basato

principalmente sul gas differenziandosi molto dalla media UE che contempla un notevole apporto del nucleare e del carbone.

L'efficienza energetica ha infatti il pregio di essere lo strumento più economico per l'abbattimento delle emissioni di CO₂, con un ritorno sugli investimenti positivo per il Paese, di generare domanda in un mercato dove sono attive molte imprese italiane, di accrescere la sicurezza energetica e di ridurre il deficit della bilancia commerciale.

La forte dinamica dei prezzi energetici registrata su scala mondiale nell'ultimo decennio, inoltre, ha posto al centro del dibattito di policy la relazione tra la spesa energetica delle imprese e la loro competitività.

In Europa la questione energetica viene spesso indicata come uno dei principali fattori di freno all'espansione dell'industria e recentemente è stata al centro dell'agenda delle istituzioni comunitarie, in particolare per l'ampliamento dei differenziali di costo con gli Stati Uniti dovuto alla forte riduzione dei prezzi energetici in questo paese derivante dalla maggiore disponibilità di idrocarburi non convenzionali.

In Italia, dove elevati sono nel confronto internazionale la dipendenza dall'estero per l'approvvigionamento di energia e i prezzi pagati da imprese e consumatori, le considerazioni circa la competitività delle imprese si sommano alla preoccupazione che impianti produttivi ad alta intensità energetica possano essere delocalizzati.

In tale contesto, l'atto di indirizzo in materia adottato dalla Regione Campania (Schema di PEAR adottato con DGR n. 363 del 20/06/2017 – attualmente in VAS), pone l'obiettivo prioritario di favorire una crescita attraverso una strutturale riduzione dei costi di produzione e, al contempo, un minore impatto ambientale in termini di esternalità negative determinate dal ciclo di produzione.

Con l'approvazione del POR FESR Campania 2014/2020, infatti, il tradizionale obiettivo della riduzione dei consumi energetici negli edifici e nelle strutture pubbliche o ad uso pubblico è stato integrato con l'obiettivo della riduzione dei consumi energetici e delle emissioni nelle imprese e integrazione di fonti rinnovabili.

Con la DGR n. 529 del 4/10/2016, inoltre, la Giunta regionale della Campania ha già approvato un programma di sostegno alle PMI finalizzato alla realizzazione di interventi di efficientamento energetico realizzati previa diagnosi energetica e eventualmente accompagnati dal rilascio della certificazione di conformità alla norma ISO 50001. Il piano finanziario complessivo prevede l'allocazione di euro 2.388.000,00 per la realizzazione delle diagnosi e per l'ottenimento

delle certificazioni di conformità e di euro 5 Meuro, come stanziamento iniziale, per la realizzazione degli interventi di efficientamento suggeriti dalle diagnosi.

Lo stanziamento sopra segnato, è stato integrato con la destinazione di ulteriori 10 Meuro dalla D.G.R. n. 531 del 08/08/2017.

Vista la estesa partecipazione di imprese al primo avviso, con successiva DGR n. 736 del 27/11/2017 è stato approvato un nuovo Programma per partecipare all'Avviso pubblico emanato in data 8 novembre 2017.

Con la pubblicazione del nuovo bando, presumibilmente nel secondo trimestre del 2018, la cui dotazione è fissata in € 11.535.142,85, potranno essere finanziati, previa diagnosi energetica, i seguenti interventi:

- installazione di impianti di cogenerazione ad elevato rendimento e di impianti di trigenerazione;
- interventi finalizzati all'aumento dell'efficienza energetica nei processi produttivi, diretta a ridurre l'incidenza energetica sul prodotto finale, tali da determinare un significativo risparmio annuo di energia primaria;
- interventi mirati alla riduzione dei consumi energetici mediante una riorganizzazione di processi di produzione basati sulla tecnologia e su device in grado di comunicare autonomamente tra di loro (smart factory e industria 4.0);
- interventi finalizzati all'aumento dell'efficienza energetica degli edifici nell'unità locale;
- sostituzione puntuale di sistemi e componenti a bassa efficienza con altri a maggiore efficienza;
- interventi di installazione di impianti a fonti rinnovabili a condizione che l'energia prodotta sia destinata all'autoconsumo;
- interventi di ottimizzazione tecnologica, miglioramento delle centraline elettriche e installazione di sistemi di controllo e regolazione capaci di ridurre l'incidenza energetica sul processo produttivo dell'impresa.

9.3 Gli strumenti a diretta competenza regionale

Di seguito si riportano i principali strumenti agevolativi attivati e/o avviati nell'ambito della programmazione regionale 2014/2020, che la Regione Campania intende utilizzare per favorire gli investimenti nella Zona Economica Speciale in coerenza con gli obiettivi sopra declinati. A tal

proposito si evidenzia che gli interventi dedicati potranno essere ulteriormente rafforzati nel momento in cui l'Amministrazione Centrale renderà disponibili le risorse pari a 300 Meuro (a valere su PON 2014-2020 e altre fonti nazionali) rientranti nel "Patto per lo Sviluppo per la Campania" sottoscritto il 24/04/2016 e riprogrammato (con gli stessi importi) il 12/05/2017 per l'intervento strategico "Istituzione di Zona Economica Speciale (ZES)".

9.3.1 Le agevolazioni per la riduzione degli Oneri IRAP

L'Imposta regionale sulle attività produttive (IRAP) è stata introdotta nell'ordinamento tributario italiano dal decreto legislativo n. 446/1997. A seguito dell'approvazione della legge finanziaria 2008 ha assunto la natura di tributo proprio della Regione ed in generale colpisce il valore della produzione netta generato dai soggetti passivi di imposta sui singoli territori regionali. L'imposta regionale sulle attività produttive si applica sul valore della produzione netta derivante dall'attività esercitata sul territorio della regione ed è pertanto dovuta alla regione nel cui territorio tale valore della produzione è realizzato.

Al fine di consentire un abbattimento totale o parziale del carico dell'IRAP, la Regione Campania ha previsto forme di rimborso dell'imposta dovuta. In particolare, l'articolo 1, comma 60 della legge regionale 31 marzo 2017 ha previsto: che la Regione Campania conceda un contributo alle imprese che realizzano un nuovo insediamento produttivo sul territorio regionale, fino ad un massimo pari al 100% del valore dovuto dell'imposta regionale sulle attività produttive; che il contributo venga calcolato sull'imposta dovuta dalle imprese per i cinque anni successivi alla data di iscrizione nel registro delle imprese della nuova sede operativa; che le imprese beneficiarie della agevolazione debbano garantire la permanenza, per cinque anni, della nuova sede operativa sul territorio regionale, pena la restituzione del contributo percepito.

Con riguardo alla riduzione degli oneri per le imprese derivanti dal pagamento dell'imposta IRAP, al fine di dare attuazione legge regionale 31 marzo 2017, n.10, art. 1 co. 60, la Regione Campania ha previsto uno stanziamento iniziale pari ad euro 300.000,00 per l'annualità 2017 e pari a euro 500.000,00 per ciascuna delle annualità 2018 e 2019, con la possibilità che dette risorse possano essere incrementate con ulteriori disponibilità di bilancio derivanti dalle programmazioni statali ed europee in coerenza con la normativa vigente in materia. In aggiunta a quanto già previsto dalla Legge regionale 31 marzo 2017, n. 10, art. 1 co. 60, si prevede di utilizzare le risorse allo stato disponibili sull'intervento strategico "Credito d'imposta e strumenti

di decontribuzione” dell’FSC 2014-2020, pari a € 10.000.000,00, assegnate nell’ambito del Patto per lo Sviluppo della Regione Campania all’intervento, per ulteriori agevolazioni fino ad un massimo del 100% dell’imposta dovuta dalle imprese, prioritariamente, ovvero, previa notifica alla Commissione Europea di un apposito regime di aiuti, esclusivamente insediate nelle zone ZES e che si impegnano a mantenere la loro sede per 7 anni. In tal modo, gli operatori che insediano attività imprenditoriali nelle zone economiche speciali potranno godere di uno strumento agevolativo dedicato, che consentirà di ridurre gli impatti sul reddito derivanti dal pagamento dell’imposta.

9.3.2 Le misure a favore delle Start Up Innovative

La Regione Campania ha puntato su nuovi modelli di impresa creando strumenti specifici a diversa intensità che possano sostenere l’imprenditorialità innovativa, supportandone la nascita, l’internazionalizzazione e la sostenibilità economica.

La normativa (DL 179/2012) fornisce una definizione puntuale di start up innovativa, intendendo tali quelle che rispondono ai seguenti requisiti:

- sono di nuova costituzione o comunque sono state costituite da meno di 5 anni (in ogni caso non prima del 18 dicembre 2012);
- hanno sede principale in Italia, o in altro Paese membro dell’Unione Europea o in Stati aderenti all'accordo sullo Spazio Economico Europeo, purché abbiano una sede produttiva o una filiale in Italia;
- presentano un valore annuo della produzione inferiore a 5 milioni di euro;
- non distribuiscono e non hanno distribuito utili;
- hanno come oggetto sociale esclusivo o prevalente lo sviluppo, la produzione e la commercializzazione di prodotti o servizi innovativi ad alto valore tecnologico;
- non sono costituite da fusione, scissione societaria o a seguito di cessione di azienda o di ramo di azienda;
- infine, il contenuto innovativo dell’impresa è identificato con il possesso di almeno uno dei tre seguenti criteri:
 - o una quota pari al 15% del valore maggiore tra fatturato e costi annui è ascrivibile ad attività di ricerca e sviluppo;

- la forza lavoro complessiva è costituita per almeno 1/3 da dottorandi, dottori di ricerca o ricercatori, oppure per almeno 2/3 da soci o collaboratori a qualsiasi titolo in possesso di laurea magistrale;
- l'impresa è titolare, depositaria o licenziataria di un brevetto registrato (privativa industriale) oppure titolare di programma per elaboratore originario registrato.

9.3.2.1 Defiscalizzazione Irap per le Start Up Innovative

Oltre 2,5 milioni di euro a valere sul POR FESR CAMPANIA 2014-2020 sono stati stanziati per la riduzione della pressione fiscale a carico delle startup innovative regionali per le annualità fiscali 2016-2017- 2018. Il rimborso dell'IRAP rappresenta uno strumento che ha una valenza duplice, sia di qualificazione del tessuto imprenditoriale, sia di attrazione delle realtà più interessanti verso il territorio.

9.3.2.2 Programma Campania In.Hub 2. - Misure di rafforzamento dell'ecosistema startup per il supporto alla nascita di nuove realtà imprenditoriali innovative

Attraverso tale misura, la Regione Campania intende sostenere l'ecosistema regionale per l'innovazione e la capacità del territorio di generare con continuità nuove conoscenze e nuovi imprenditori, attraverso specifici programmi di sviluppo della cultura d'impresa nell'ambito dei principali punti di aggregazione giovanile e imprenditoriale a livello territoriale (animazione e scouting), di validazione dell'idea d'impresa (idea generation) e di selezione e assistenza alle idee innovative (business validation).

La nuova edizione del bando, forte degli ottimi risultati della scorsa annualità, si presenta con un finanziamento raddoppiato pari a 4 milioni di euro e importanti novità per la promozione della collaborazione virtuosa tra Università, Incubatori d'impresa, centri di ricerca e mondo produttivo locale, per l'adeguamento delle competenze del capitale umano e il consolidamento della catena dell'innovazione regionale.

Le risorse programmate per il 2018 ammontano a 4 milioni di euro a valere sul POR FSE CAMPANIA 2014-2020.

9.3.2.3 Erasmus per startup

Erasmus per startup è lo strumento innovativo lanciato dalla Regione Campania che facilita le esperienze estere dei giovani imprenditori campani che vogliano acquisire competenze per far crescere il proprio progetto di business. La Regione assegna voucher del valore di 700/1000 euro al mese per un soggiorno all'estero finalizzato alla verifica di mercato o alla ricerca di partnership tecnologiche e/o industriali. Ha anche stipulato convenzioni con i principali hub dell'innovazione internazionali in Cina, Israele, Germania, Regno Unito e Cile. Vale 1,8 milioni di euro per il triennio 2017-2019 a valere sul POR FSE CAMPANIA 2014-2020.

9.3.2.4 Campania Startup Innovativa

Campania Startup Innovativa è la misura attivata dalla Regione Campania per dare attuazione all'intervento "Bando supporto allo sviluppo di spinoff e startup innovative", a valere sul POR FESR CAMPANIA 2014-2020, nell'ambito dell'Asse I - obiettivo tematico 01 "Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione". Il primo Avviso pubblicato a giugno 2017, con una dotazione di 15 milioni di euro, si pone l'obiettivo di sostenere la creazione ed il consolidamento di startup innovative ad alta intensità di applicazione di conoscenza e di spin-off della ricerca per aumentare la competitività del sistema produttivo regionale, attraverso lo sviluppo di nuovi prodotti, processi e servizi ad alto contenuto innovativo. Le iniziative devono essere coerenti con le traiettorie di innovazione delle aree di specializzazione della RIS 3.

I beneficiari possono essere:

- micro e piccole imprese costituite da non più di 48 mesi a far data dalla pubblicazione dell'Avviso e che risultano essere, all'atto della presentazione della domanda di agevolazione, già iscritte nel Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A., nella sezione speciale dedicata alle start-up innovative;
- promotori d'impresa che intendano costituire una micro o piccola impresa e iscrivere la stessa nel Registro delle Imprese sezione speciale start up presso la C.C.I.A.A. entro 5 giorni dalla comunicazione di ammissione alle agevolazioni.

Sono finanziabili le seguenti tipologie di spese: a) investimenti materiali; b) investimenti immateriali; c) servizi reali funzionali all'avvio e/o allo sviluppo; d) spese di gestione. Gli investimenti devono essere ricompresi fra i 50.000,00 e 500.000,00 € con un contributo previsto in conto capitale pari al 65%. Nel 2019 si prevede la pubblicazione di un ulteriore Avviso con una previsione di risorse stimabili pari ad ulteriori 15 milioni di euro.

9.3.3 Incentivi per attività di trasferimento tecnologico e prima industrializzazione

Altro fattore predominante al fine di cogliere le opportunità di crescita economica e sociale su scala regionale, nazionale ed internazionale, è la capacità di innovare il sistema produttivo. In tal senso con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 65/2017, la Regione Campania ha inteso avviare percorsi volti a favorire la qualificazione dei processi di trasferimento tecnologico e di prima industrializzazione, sostenendo gli investimenti volti a consolidare un collegamento tra il potenziale produttivo e la ricerca per favorire il trasferimento di output di quest'ultima nel sistema economico, onde rispondere più proficuamente alle esigenze del mercato e potenziare conseguentemente la competitività del sistema industriale in ambito extraregionale e internazionale.

Al fine di realizzare le suddette priorità sono state programmate risorse a valere sia sull'Asse I che sull'Asse III del POR CAMPANIA FESR 2014 – 2020 pari a complessivi euro 50 milioni, e sono di prossima pubblicazione i relativi Avvisi pubblici.

Nello specifico nell'ambito dell'Asse I sono state programmate risorse pari a euro 35 milioni e le attività finanziabili sono relative a: attività di ricerca industriale e sviluppo sperimentale, con queste ultime che coprano almeno la maggioranza dei costi complessivi previsti, sviluppati nell'ambito di tutti i domini produttivi indicati dalla RIS3 Campania, anche con riferimento all'evoluzione delle industrie tradizionali (ad esempio il sistema moda) e ai mercati emergenti individuati dalla RIS3 Campania (Blue-Economy, Bio-Economy, Manifattura 4.0; Industrie creative); azioni sviluppate nell'ambito di tutti i domini produttivi indicati dalla RIS3 Campania, anche con riferimento all'evoluzione delle stesse industrie tradizionali e agli stessi mercati emergenti individuati dalla RIS3 Campania; analisi di fattibilità tecnico/economica: attività di valutazione del rischio, analisi di mercato o di gestione della proprietà intellettuale di un nuovo prodotto, di un servizio o di un processo, possibilmente attraverso un'applicazione innovativa delle tecnologie, delle metodologie, o dei processi aziendali, con l'obiettivo di immettere

l'innovazione sul mercato; collocazione dell'innovazione sul mercato: servizi di consulenza per il trasferimento tecnologico e l'innovazione, volti alla tutela della proprietà intellettuale di un nuovo prodotto, di un servizio o di un processo, o alle attività atte ad adeguare i processi aziendali esistenti.

A valere sull'Asse III sono state programmate risorse pari a euro 15 milioni al fine di attuare interventi che mirino a rinnovare la base produttiva e a consolidare le realtà esistenti, vincolando l'azione a percorsi di sviluppo imprenditoriale fondati sulla specializzazione tecnologica delle produzioni, in coerenza con i settori individuati dalla RIS3 Campania e con le strategie industriali della Regione. In particolare, nell'ambito degli interventi di consolidamento aziendale, gli investimenti materiali ed immateriali saranno volti all'introduzione di strumenti ICT, al potenziamento del *digital manufacturing*, nonché all'acquisizione di impianti ad alta tecnologia integrati in piattaforme ICT, in stretta relazione con gli obiettivi della legge regionale 8 agosto 2016, n.22 per l'Industria 4.0.

Gli investimenti finanziabili sono relativi ad attività materiali e immateriali per la creazione di un nuovo stabilimento, all'ampliamento della capacità di uno stabilimento esistente, alla diversificazione della produzione di uno stabilimento per ottenere prodotti non fabbricati precedentemente o a un cambiamento fondamentale del processo produttivo complessivo di uno stabilimento esistente, derivanti da attività di ricerca industriale e di trasferimento tecnologico, con particolare riferimento all'Industria 4.0.

9.3.4 Misure per la ricerca e per l'innovazione

9.3.4.1 Incentivi per l'innovazione dei processi produttivi

Con DGR n. 65 del 7 febbraio 2017 la Regione Campania ha programmato l'avvio di strumenti agevolativi volti a favorire i processi di innovazione del sistema economico attraverso il sostegno all'implementazione e applicazione dei risultati (tecnologie, prototipi, brevetti, ecc) della ricerca e dello sviluppo industriale nel processo produttivo. Gli interventi mirano a rinnovare la base produttiva e a consolidare le realtà esistenti, vincolando l'azione a percorsi di sviluppo imprenditoriale fondati sulla specializzazione tecnologica delle produzioni, in coerenza con i settori individuati dalla RIS3 Campania e con le strategie industriali della Regione. In particolare, nell'ambito degli interventi di consolidamento aziendale, gli investimenti materiali ed immateriali

sono volti all'introduzione di strumenti ICT, al potenziamento del digital manufacturing, nonché all'acquisizione di impianti ad alta tecnologia integrati in piattaforme ICT, in stretta relazione con gli obiettivi della legge regionale 8 agosto 2016, n.22 per l'Industria 4.0.

Gli investimenti finanziabili sono relativi ad attività materiali e immateriali per la creazione di un nuovo stabilimento, all'ampliamento della capacità di uno stabilimento esistente, alla diversificazione della produzione di uno stabilimento per ottenere prodotti non fabbricati precedentemente o a un cambiamento fondamentale del processo produttivo complessivo di uno stabilimento esistente, derivanti da attività di ricerca industriale e di trasferimento tecnologico, con particolare riferimento all'Industria 4.0. Le risorse programmate per il 2018 ammontano a 15 milioni di euro a valere sull'Asse 3 del POR FESR CAMPANIA 2014-2020.

9.3.4.2 Strumenti per il rafforzamento delle piattaforme tecnologiche della Campania

Per la realizzazione di piattaforme tecnologiche nell'ambito dell'Accordo di Programma con il MIUR "Distretti ad Alta Tecnologia, Aggregazioni e Laboratori Pubblico Privati per il rafforzamento del potenziale scientifico e tecnologico della Regione Campania" sono stati allocati 66 milioni di euro a valere sull'Asse 1 del POR FESR CAMPANIA 2014-2020. Destinatari degli interventi sono i soggetti individuati dall'Accordo MIUR / Regione Campania che presentano progetti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale, nell'ambito dei domini tecnologici considerati prioritari dalla RIS3 Campania.

9.3.4.3 Strumenti per il rafforzamento delle infrastrutture e delle capacità di RS&I in ambito salute dell'uomo

A seguito di una fase di consultazione pubblica avviata nel luglio 2016 e alla raccolta di oltre 250 manifestazioni di interesse (proposte progettuali) nella prima fase di attuazione della RIS3 Campania nel dominio tecnologico delle biotecnologie e salute dell'uomo si è costituito un comitato internazionale di esperti per valutazione scientifico/tecnologica ed economico/sociale di tali progetti.

Grazie alla clusterizzazione in base al loro campo di applicazione tecnologica è stato possibile avviare a luglio 2017 i seguenti tre bandi pubblici dal valore di 100 milioni di euro a valere sul POR FESR CAMPANIA 2014-2020:

- **Technology platform** - 40 milioni di euro per potenziare le capacità di RS&I e favorire processi di valorizzazione economica dell'innovazione nell'ambito della lotta alle patologie oncologiche.
- **Infrastrutture di ricerca strategica regionali** - 40 milioni di euro per supportare la costituzione di reti e poli delle principali infrastrutture di ricerca della Campania impegnate nella lotta alle patologie oncologiche
- **Trasferimento tecnologico per imprese innovative** -20 milioni di euro per promuovere progetti di R&S collaborativi tra PMI e Organismi di ricerca e diffusione della conoscenza.

9.3.4.4 Open Innovation

Una sfida per tutto l'ecosistema che richiede un cambiamento culturale: creare mercato partendo dalla domanda di innovazione. Alleanza per l'Innovazione è la strategia di Open Innovation lanciata dalla Regione Campania. Grandi e medie imprese assieme a Pubblica Amministrazione e Istituzioni sono invitate a presentare i propri driver di sviluppo e a esplicitare la domanda di innovazione. Al sistema campano delle piccole imprese e startup è richiesto di trovare soluzioni a queste sfide tecnologiche. La Regione Campania punta, quindi, sulla forza propulsiva che proviene dalle startup che possono diventare laboratori di R&S per il territorio regionale. Strumento di questa policy è la **piattaforma di Open Innovation** che rappresenta un nuovo approccio demand driven all'innovazione, non solo privato-privato ma anche pubblico-privato.

Negli ultimi anni, infatti, ci sono stati grandi investimenti finalizzati allo sviluppo degli appalti pre-commerciali. Il loro impatto sulle strategie di innovazione consente di rivoluzionare l'approccio della PA sempre più attento agli scenari d'uso e orientato al mercato di riferimento. La piattaforma sarà una vetrina per le soluzioni innovative proposte dal territorio che potranno essere sostenute poi con strumenti di finanza pubblica o privata. Le risorse programmate per il 2018 ammontano a 5 milioni di euro a valere sull'Asse 1 del POR FESR CAMPANIA 2014-2020.

9.3.4.5 Misure per la valorizzazione del capitale umano e il tech transfer

Agli interventi sopra esposti, vanno ad aggiungersi importanti misure varate per la valorizzazione del capitale umano e il tech transfer e finanziate a valere sul POR FSE CAMPANIA 2014-2020:

- **Sostegno ai giovani ricercatori per progetti Open Innovation** - 2 milioni di euro per sostenere 100 borse di ricerca destinate a giovani ricercatori campani per lo sviluppo di progetti di innovazione negli ambiti tecnologici prioritari della RIS3;
- **Sostegno alla formazione universitaria con applicazione industriale** - 7 milioni di euro nel prossimo triennio per 1000 borse di studio destinate ai giovani talenti per iniziative di formazione universitaria con applicazione industriale (iOS Developer Academy);
- **Erasmus per mobilità studenti e startup** - 3.9 milioni di euro nel prossimo triennio per azioni di mobilità per studenti delle università campane. 1.8 milioni nel triennio per le start up finalizzato a realizzare attività di scambio internazionale;
- **Dottorati di Ricerca RIS, Dottorati industriali e PHDTalents** - 10 milioni di euro per circa 200 Dottorati finalizzati alla promozione dei processi di innovazione e della cultura digitale nel tessuto produttivo. 1 milione di euro per completare le graduatorie PHDTalents regionali.

9.3.5 Il Contratto di Programma Regionale

Il contratto di programma regionale è finalizzato a valorizzare la contrattazione programmata a livello regionale e a favorire l'attuazione di interventi complessi di sviluppo territoriale realizzati da una singola impresa o da gruppi di imprese nell'ambito della programmazione concertata e volti a generare positive ricadute sul sistema produttivo regionale, a cominciare dalla realizzazione di un'ampia azione di innovazione produttiva delle PMI campane, in direzione dell'Industria 4.0, e della costituzione di filiere produttive complete, in grado di accrescere dimensionalmente l'impatto delle imprese campane e d'incrementarne i livelli di competitività.

Il contratto di programma regionale costituisce lo strumento regionale, coerente con le normative settoriali, con gli indirizzi programmatici del DEFR (Documento di Economia e Finanza Regionale), con gli indirizzi urbanistico - territoriali, per l'attuazione di politiche di sviluppo locale intese a: attuare una politica selettiva per migliorare la capacità di innovazione e la qualità delle imprese attraverso la valorizzazione di determinate filiere strategiche; promuovere ed attrarre investimenti produttivi sul territorio regionale per il rilancio dell'economia regionale; far crescere il tessuto produttivo esistente, anche attraverso l'aggregazione economica delle imprese, l'allargamento dimensionale delle stesse e puntando sulle eccellenze; assicurare l'efficacia e la coerenza dell'intervento pubblico, integrandone i diversi ambiti di intervento relativi ad attività produttive, ricerca ed innovazione tecnologica, formazione ed occupazione; conseguire l'efficienza e l'efficacia dei procedimenti di spesa in coerenza con la programmazione finanziaria regionale, integrando risorse regionali, nazionali e comunitarie; favorire l'integrazione della Regione con il sistema finanziario coinvolto nel finanziamento delle iniziative e nel raggiungimento degli obiettivi economico sociali prefissati.

Sulla scorta dell'esperienza maturata nell'attuazione dell'intervento, la Regione Campania intende provvedere al finanziamento dello strumento agevolativo in modo da consentire la pubblicazione di nuovi avvisi pubblici. La Regione intende destinare al finanziamento dello strumento agevolativo un importo di almeno 160 Meuro tra risorse nazionali e comunitarie. Inoltre l'Amministrazione si è già attivata per incrementare tale dotazione attraverso la richiesta di un nuovo riparto a valere sul FSC 2014-2020, finalizzata al recupero di risorse per alcuni interventi tra cui 102 Meuro per il "Rifinanziamento Contratti di Programma". Esso rappresenta lo strumento

principio della strategia agevolativa regionale, concentrando le risorse su grandi interventi, che valorizzino, tuttavia, soprattutto il ruolo delle PMI.

9.3.6 Gli strumenti finanziari nella programmazione dei fondi strutturali in Campania²

Per il periodo di programmazione 2014-2020, il Titolo IV del Regolamento (CE) 1303/2013 introduce gli Strumenti Finanziari (SF) che seguono agli Strumenti di Ingegneria Finanziaria (SIF) previsti per il periodo di programmazione 2007-2013 dal Regolamento (CE) n. 1083/2006.

Gli Strumenti Finanziari costituiscono un metodo di erogazione dell'aiuto al beneficiario più efficiente delle tradizionali sovvenzioni a fondo perduto, in quanto possono realizzare: - un effetto "moltiplicativo" che consente di accrescere l'impatto dei programmi e che corrisponde alla possibilità di attivare un numero maggiore di interventi a parità di risorse finanziarie impegnate; - una maggiore efficienza dell'intervento che deriva dalla natura rotativa degli SF e che fa sì che una parte delle risorse possa essere riutilizzata durante e dopo il termine della programmazione ampliando la capacità di incidenza dell'azione strutturale e rendendo l'intervento dei Fondi più sostenibile a medio-lungo termine; - una migliore qualità dei progetti, in quanto l'investimento deve essere ripagato dalle risorse generate; ciò implica la necessità di una maggiore disciplina finanziaria nella scelta degli interventi e, quindi, la selezione di iniziative sostenibili anche da un punto di vista economico e finanziario.

In particolare, gli investimenti attuabili riguardano:

1. la partecipazione in c/capitale alla creazione e/o allo sviluppo di attività e progetti imprenditoriali (PMI).
2. il finanziamento del debito nella forma di prestiti, leasing o garanzie.

Con riferimento alla nuova programmazione 2014 – 2020, i prodotti finanziari generalmente previsti nell'ambito degli strumenti finanziari sono di seguiti elencati:

- Capitale di rischio;
- Garanzie;
- Prestiti;
- Combinazione di diversi profili di rischio.

² Fonte: "Valutazione ex ante degli Strumenti Finanziari POR FESR 2014-2020"

Per ciascun prodotto finanziario è possibile individuare vantaggi e svantaggi per cui nella selezione della tipologia di strumento è necessario tener in considerazione i diversi fabbisogni finanziari che le imprese esprimono in funzione della dimensione (piccolissime, medie, grandi), del settore e delle diverse fasi del loro ciclo di vita (creazione, avvio, sviluppo, espansione e maturità) e delle loro preferenze rispetto ai singoli prodotti (Capitale di rischio, garanzie, prestiti; combinazioni di diversi profili di rischio).

Il rapporto “Progetto FIN-EN sharing methodologies on FINancial ENgineering for enterprises” individua per ciascuno strumento i vantaggi e gli svantaggi come sintetizzati nelle tabelle seguenti.

Caratteristiche del Mezzanino

Vantaggi	Svantaggi	Considerazioni principali
Consente di colmare l'insufficienza di capitale sociale necessaria per accedere a ulteriori prestiti. Esposizione ridotta alle perdite in caso di insolvenza (rispetto all'azionario).	Elevato rischio sostenuto dall'intermediario finanziario (ma inferiore rispetto all'azionario). Nessun ruolo attivo nella gestione del progetto o gestione delle società bersaglio. Elevati costi delle transazioni dovuti alla complessità dei prodotti.	Gli strumenti privi di diritti di voto e altre forme di prestito mezzanino richiedono una due diligence molto dettagliata, un contratto ad hoc e un piano molto specifico per la fase di exit. Una delle opportunità è rappresentata dalla partecipazione ai rialzi ("equity kicker"), che potrebbe essere concordata dal fondo.*

Caratteristiche del Capitale di Rischio

Vantaggi	Svantaggi	Considerazioni principali
Ruolo attivo nella gestione del progetto e accesso alle informazioni destinate agli azionisti. Elevato impatto per € investito (i progetti con un livello sufficiente di azioni hanno la capacità di raccogliere altri tipi di finanziamenti).	Elevato rischio sostenuto dall'intermediario finanziario (totale rischio di insolvenza per il capitale investito nelle società bersaglio). Gli investimenti in capitale di rischio (early stage) richiedono tempo e spese (due diligence necessaria per svariati business plan potenziali prima dell'investimento).	Elevato coinvolgimento del fondo nella gestione del progetto o la gestione delle società bersaglio. La due diligence contiene già considerazioni in merito.

Come considerazione finale è da rilevare che, benché il cofinanziamento pubblico del capitale (azionario) aziendale sia progressivamente cresciuto negli ultimi anni, gli “strumenti di capitale” sono stati impiegati meno frequentemente di altre forme di SF all'interno dei programmi

dei Fondi strutturali e l'investimento azionario ha occupato una fetta comparativamente inferiore degli SF cofinanziati nel periodo 2007-13.

In generale, si è cercato di utilizzare il finanziamento azionario per sostenere le imprese innovative e le start-up con un ampio potenziale di crescita ma, anche, con un grado di incertezza piuttosto elevato e, di conseguenza, con un livello di rischio sicuramente maggiore (rispetto ad iniziative già consolidate e con un mercato quantificabile), in termini di redditività dell'investimento e di tempi necessari per la realizzazione e l'entrata a regime dei progetti.

Caratteristiche **Fondo Garanzia**

Vantaggi	Svantaggi	Considerazioni principali
Individua vincoli specifici in termini di capacità di rischio in un dato segmento di mercato. L'esborso effettivo ha luogo solo in caso di inadempienza. Consente il consolidamento della struttura di finanziamento di un grande numero di progetti con risorse relativamente esigue. Consente la riduzione del premio di rischio per la richiesta di ulteriori finanziamenti.	Il problema principale di tutti gli strumenti non finanziati è il controllo delle potenziali responsabilità. Il problema può essere minimizzato tramite un'analisi prudente del rischio e misure atte a limitare le potenziali responsabilità. Dimostrare l'effetto di incentivazione degli SF con l'uso di questo tipo di prodotto finanziario può essere un compito più complicato che con l'uso di altri. La valutazione del valore aggiunto necessita di un maggiore sforzo.	È fondamentale definire un idoneo e prudente coefficiente moltiplicatore tra i contributi dei PO accantonati per coprire le perdite previste e non previste e i corrispondenti prestiti o gli altri strumenti di ripartizione del rischio coperti dalle garanzie.

I Fondi di garanzia hanno la possibilità di assicurare livelli alti dell'effetto leva anche se è stato rilevato che possono risultare poco efficaci (contrariamente al capitale di rischio). I vantaggi più rilevanti dell'uso dei fondi di garanzia riguardano principalmente le caratteristiche del contesto.

Di contro, gli svantaggi riguardano gli elevati costi connessi all'uso delle garanzie e la difficoltà di determinare l'effettiva addizionalità quando sono offerte garanzie che sarebbero comunque state coperte dai prestatori del finanziamento.

Caratteristiche del Prestito

Vantaggi	Svantaggi	Considerazioni principali
Risolve problematiche puntuali legate alla liquidità e alla capacità di sostenimento dei rischi in uno segmento di mercato specifico. Costi di gestione limitati (ma pur sempre superiori rispetto alle garanzie) nei casi in cui la due diligence dell'intermediario finanziario ricevente la garanzia possa essere accettata come processo delegato, per cui non è necessaria alcuna due diligence interna.	I prodotti finanziati, quali sono i prestiti, richiedono un sostegno iniziale più consistente rispetto ai prodotti non finanziati come le garanzie. Considerato che i prestiti assumono parte dei rischi e, nel contempo, assicurano liquidità, non vi sono responsabilità senza copertura. Quando un piano di sovvenzioni viene convertito in un piano di prestito, è necessario molto lavoro per stabilire un rapporto realistico tra probabilità di inadempimento (PD - Probability of Default) e perdita in caso di inadempienza (LGD - Loss Given Default). Dopo la valutazione, tali valori dovrebbero essere monitorati attentamente durante la fase di attuazione.	Le problematiche principali sono rappresentate dalla definizione delle condizioni del prestito (ad es. prestito a tasso agevolato in un fondo rotativo) e la sua ammissibilità, i tassi di interesse richiesti e le potenziali perdite per rischio di insolvenza dei destinatari finali.

I **prestiti** sono lo strumento più ampiamente utilizzato dalle PMI per il finanziamento degli investimenti e, in questo quadro, l'erogazione di risorse (e garanzie accompagnatorie) da parte del settore pubblico per colmare un gap di mercato specifico è stata una scelta che si è andata consolidando nel tempo in diversi Stati membri. Questa tipologia di SF, infatti, viene utilizzata da diversi decenni in paesi come Austria, Germania, Finlandia e Svezia. Nell'ambito dei PO, gli SF che offrono finanziamenti mediante prestito sono stati cofinanziati nel corso di diversi periodi di programmazione.

I vantaggi tipicamente ascrivibili agli strumenti di prestito riguardano le condizioni favorevoli rispetto al mercato. Le imprese tendono a prediligere il prestito rispetto al capitale di rischio per la riduzione dei costi di informazione e di soluzione del prestito. Inoltre l'inclusione nel prestito di agevolazioni consente l'applicazione di tassi inferiori a quelli del mercato, ampliando la platea dei potenziali client.

Di contro, la mancanza di adeguate misure di flessibilità soprattutto nella definizione di scadenze fisse e l'ammontare periodico del rimborso potrebbe influire sulla disponibilità dei flussi di cassa e quindi frizionare l'espansione produttiva delle imprese. Inoltre possono verificarsi situazioni di spiazzamento andando a coprire il finanziamento di progetti che naturalmente non trovano un loro posizionamento nel mercato.

9.3.7 L'accesso al credito e gli strumenti finanziari a favore delle imprese

Guardando ai principali indicatori (costo del denaro, prestiti concessi, flussi sofferenze) ed ai comportamenti degli operatori, innanzitutto dal lato dell'offerta, nonché alle opinioni e alle necessità espresse dai destinatari (imprese-domanda), lo scenario che si è chiaramente evidenziato ha rivelato e rivela una situazione critica nell'accesso al credito da parte delle aziende campane. Una condizione nella quale restrizioni dei volumi, costi elevati e complessità delle procedure finiscono per consolidare uno stato di sottocapitalizzazione e di insufficiente dotazione di mezzi per le aziende per il quale è sempre più indispensabile l'intervento finanziario, compensativo e di stimolo, che il settore pubblico e le sue politiche possono proficuamente realizzare.

La Regione Campania, con l'obiettivo di migliorare la capacità di accesso al credito e alla finanza di impresa, ha introdotto, a valere sul PO FESR 2007-13 alcuni strumenti di finanza innovativa sintetizzati nella seguente tabella:

SIF Prospetto di sintesi 2007-2013

Asse	Strumento	Importo POR	Totale utilizzato	Numero di destinatari	Importo utilizzato	FESR non
II	Jeremie per le PMI	85.000.000,00	78.463.575,70	432	4.902.318,23	
VI	Jeremie per il sociale	5.000.000,00	4.259.911,30	55	555.066,53	
II	Fondo PMI	265.000.000,00	175.663.602,62	926	67.002.298,04	
II	Fondo nazionale di garanzia	60.000.000,00	60.000.000,00	5.908	-	
VI	Jessica	100.000.000,00	100.000.000,00	15	-	
	TOT SIF POR	515.000.000,00	418.387.089,62	7.336	72.459.682,80	

Fonte: RFE POR FESR 2007-2013

Con riferimento alla nuova programmazione 2014 – 2020, il POR FESR fornisce indicazioni rispetto alla quantità di investimenti, per ogni asse, che si intende realizzare attraverso il ricorso al tradizionale “fondo perduto” e quanto attraverso altre forme di finanziamento come le “sovvenzioni rimborsabili”, gli “strumenti finanziari” o i “premi”.

Nell'ambito degli strumenti finanziari ci si riferisce essenzialmente a quattro tipologie: il capitale di rischio e capitale proprio, i prestiti, le garanzie o le agevolazioni su tassi, commissioni e/o progettazione.

La attuale configurazione del POR FESR prefigura un investimento di circa 90 Mln di Euro da realizzare attraverso gli strumenti finanziari. Le risorse si distribuiscono in modo uniforme in 5 assi di riferimenti e concorrono al perseguimento di un elevato numero di obiettivi specifici.

Tuttavia, il Nucleo per la Valutazione e la Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Campania, prendendo le mosse dalle evidenze dei fallimenti di mercato, dell'andamento della domanda e dell'offerta di credito, dalle indicazioni provenienti dalle linee guida e dalla letteratura rispetto alle differenti tipologie di strumento finanziario invita l'Amministrazione Regionale ad una eventuale revisione delle strategie (obiettivi di riferimento, tipologie di strumento e di beneficiari, risorse destinate ecc.) volta ad incrementare la dotazione di risorse del POR FESR che si prevede di investire attraverso il ricorso agli strumenti finanziari che al momento risultano circa 1/5 di quelle investite nel precedente periodo di programmazione.

Per favorire l'accesso al credito degli investitori e delle imprese, la Regione Campania intende adottare misure specifiche per sostenere il credito e le forme di finanza alternativa per aggiungere ulteriori strumenti di politica industriale a quelli esistenti. A questo scopo, facendo riferimento anche alle opportunità offerte dal Fondo Centrale di Garanzia e dal Fondo per le PMI, si punta a rafforzare i rapporti con la Banca del Mezzogiorno e con il sistema bancario, attraverso le forme più opportune di partecipazione pubblica e di convergenze con gli operatori del settore.

Con riferimento alla nuova programmazione 2014 – 2020, particolare interesse viene riservato agli strumenti misti che prevedono sia il fondo perduto che il finanziamento agevolato.

Le imprese infatti tendono a prediligere il prestito rispetto al capitale di rischio per la riduzione dei costi di informazione e di soluzione del prestito. E la forma del prestito è considerata ancora più interessante quando prevede la possibilità usufruire di tassi agevolati.

Rientra in tale fattispecie l'intervento attivato a favore delle MPMI che investono in territori esclusi dalle aree di crisi non complessa (come descritto nel paragrafo...) realizzando programmi di investimento produttivo, programmi di tutela ambientale, o per l'innovazione dell'organizzazione.

9.3.8 Misure per le imprese artigiane mediante il ricorso a strumenti finanziari

L'intervento avviato prevede quali beneficiari Micro, Piccole e Medie Imprese Artigiane, dispone di una dotazione finanziaria di 30 MEuro, di cui 15 MEuro a valere su risorse POR FESR e 15 MEuro a valere su rientri dell'iniziativa Jeremy ed è finalizzato a:

- Promuovere le imprese artigiane attraverso la riscoperta e la valorizzazione dei laboratori dell'artigianato tradizionale, delle botteghe storiche, degli antichi mestieri, delle produzioni tipiche legate alle conoscenze e ai saperi del territorio. Sarà data priorità, fino all'importo massimo di 5 Meuro, all'artigianato religioso, favorendone la modernizzazione/diversificazione per sviluppare prodotti e servizi complementari alla valorizzazione delle località in cui sono presenti luoghi di culto o cammini/pellegrinaggi;
- Favorire lo sviluppo e la competitività delle aziende artigiane per promuovere nuovi modelli di produzione e di business che utilizzino le tecnologie digitali come elemento chiave del processo di innovazione Imprese Artigiane e forme di aggregazione/ reti fra imprese artigiane
- Favorire l'accesso della comunità ai servizi forniti dagli artigiani attraverso strumenti, piattaforme e tecnologie digitali, promuovendo, allo scopo, lo sviluppo di reti di impresa e di forme di aggregazione.

Le agevolazioni verranno concesse secondo uno strumento misto che prevede la combinazione di un contributo in conto capitale (de minimis) con un finanziamento a tasso agevolato nelle percentuali che verranno stabilite nell'Avviso.

Il ricorso allo strumento misto deriva dalla necessità, da un lato, di aumentare la competitività delle PMI, e dall'altro di garantire la redditività stessa dello strumento.

L'amministrazione regionale ha inteso programmare lo strumento finanziario misto nell'ottica di incrementare le risorse comunitarie attraverso l'uso dei rientri Jeremie producendo così un'aggiuntività ulteriore rispetto a quella garantita dal cofinanziamento nazionale e regionale, nell'ambito dello strumento, e quindi un effetto leva rispetto al contributo comunitario.

9.4 Altri strumenti attivabili

9.4.1 Interventi per lo Sviluppo Imprenditoriale in Aree di Degrado Urbano

La Città di Napoli gestisce, ai sensi del Decreto del Ministro delle attività produttive 14 settembre 2004, n. 26, la concessione delle agevolazioni a favore degli investimenti promossi dalle piccole imprese e delle micro-imprese artigiane, industriali, commerciali, di servizi e sociali, aventi unità locale nelle Municipalità/Quartieri oggetto delle agevolazioni. Fra i quartieri interessati vi sono aree che ricadono nella ZES - Napoli EST - per le quali è possibile, di concerto con l'Amministrazione Comunale e a seguito di accordi, individuare premialità e/o settori privilegiati.

I Settori ammissibili sono: commercio al dettaglio di vicinato; artigianato; somministrazione di alimenti e bevande; strutture turistico-ricettive; servizi al cittadino e alle imprese in genere. Le spese agevolabili sono: servizi reali: (fino al 10% dell'investimento); macchinari, attrezzature ed attività immateriali; opere murarie assimilate fino al 30% dell'investimento.

Si prevedono investimenti fino a € 100.000.00, con un contributo massimo di € 65.000, di cui metà a fondo perduto e metà da restituire a tasso agevolato. Per le imprese non costituite o da costituire, è anche previsto un contributo fino a € 15.000 per le spese di gestione.

9.4.2 Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese

L'Unione europea e lo Stato Italiano affiancano le imprese e i professionisti che hanno difficoltà ad accedere al credito bancario perché non dispongono di sufficienti garanzie. La garanzia pubblica, in pratica, sostituisce le costose garanzie normalmente richieste per ottenere un finanziamento. Il Fondo di garanzia per le PMI persegue la finalità di favorire l'accesso alle fonti finanziarie delle piccole e medie imprese mediante la concessione di una garanzia pubblica che si affianca e spesso si sostituisce alle garanzie reali portate dalle imprese.

Il Fondo è gestito per conto del Ministero dello Sviluppo Economico dal Raggruppamento temporaneo di imprese costituito dalla mandataria Banca del Mezzogiorno MedioCredito Centrale e dalle mandanti Artigiancassa S.p.A., MPS Capital Services Banca per le Imprese S.p.A., Mediocredito Italiano S.p.A. e Nexi S.p.A. La garanzia concessa dal Fondo è una agevolazione finanziata anche con le risorse europee dei Programmi operativi nazionali e regionali.

La garanzia del Fondo può essere attivata solo a fronte di finanziamenti concessi da banche, società di leasing e altri intermediari finanziari a favore di imprese e professionisti. Il Fondo non interviene direttamente nel rapporto tra banca e cliente. Tassi di interesse, condizioni di rimborso ecc., sono lasciati alla contrattazione tra le parti. Ma sulla parte garantita dal Fondo non possono essere acquisite garanzie reali, assicurative o bancarie. Possono essere garantite le imprese di micro, piccole o medie dimensioni (PMI) iscritte al Registro delle Imprese e i professionisti iscritti agli ordini professionali o aderenti ad associazioni professionali iscritte all'apposito elenco del Ministero dello Sviluppo Economico.

L'impresa richiedente la garanzia del Fondo è sottoposta a valutazione sul grado di rimborsabilità del finanziamento garantito. Deve perciò essere considerata economicamente e finanziariamente sana, sulla base di appositi modelli di valutazione che utilizzano i dati di bilancio

(o delle dichiarazioni fiscali) degli ultimi due esercizi. Le start up sono invece valutate sulla base di piani previsionali. L'intervento è concesso, fino ad un massimo dell'80% del finanziamento richiesto alla banca, su tutti i tipi di operazioni sia a breve sia a medio-lungo termine, tanto per liquidità che per investimenti. Il Fondo garantisce a ciascuna impresa o professionista un importo massimo di 2,5 milioni di euro, un plafond che può essere utilizzato attraverso una o più operazioni, fino a concorrenza del tetto stabilito, senza un limite al numero di operazioni effettuabili. Il limite si riferisce all'importo garantito, mentre per il finanziamento nel suo complesso non è previsto un tetto massimo.

9.4.3 Strumenti finanziari alternativi

Al fine di potenziare la capacità di investimento delle imprese operanti anche nell'ambito delle ZES, l'Amministrazione Regionale sta valutando la possibilità di finanziare strumenti finanziari alternativi (es. mini bond) all'interno del POR FESR Campania 2014-2020. Si stanno, allo scopo, effettuando specifiche verifiche sulla compatibilità di tali strumenti con i contenuti del Programma e con i Regolamenti Comunitari che regolano gli Strumenti di Ingegneria Finanziaria e disciplinano gli Aiuti di Stato e sulle relative modalità attuative. Posto che, ai sensi dell'art. 38 del Reg. (UE) n. 1303/2013, sussistono diverse opzioni per implementare gli Strumenti finanziari, le analisi svolte portano ad individuare l'organismo gestore nell'ambito della fattispecie disciplinata dall'art. 38 (4) (b) iii "organismo di diritto pubblico o privato". Le esperienze della programmazione 2017/2013 evidenziano come i gestori dei fondi e gli intermediari finanziari prescelti sono tipicamente istituti finanziari esistenti (non sempre banche) o enti controllate dallo Stato/Regione, con esperienze precedenti in ambiti simili (come altri strumenti finanziari, mutui ipotecari, servizi finanziari pubblici, ecc.). La scelta dei gestori di fondi del settore privato è meno perseguita, anche in ragione dei tempi delle procedure, sebbene la procedura del dialogo competitivo può rappresentare una formula adeguata per lo scopo.

In tale contesto si innesta la volontà dell'Amministrazione regionale di addivenire ad un accordo con Banca del Mezzogiorno, Cassa di Depositi e Prestiti e Associazione Bancaria Italiana finalizzato a regolare e a favorire il sostegno finanziario alle PMI e alle imprese che opereranno nelle ZES.

Banca del Mezzogiorno MedioCredito Centrale, oggi di proprietà al 100% dell'Agenzia Nazionale per gli investimenti, rappresenta una realtà bancaria di assoluto prestigio per il Credito

alle imprese finanziando importanti realtà del tessuto industriale italiano e contribuendo allo sviluppo del Mezzogiorno. Essa è impegnata principalmente nella gestione di due fondi del Ministero dello Sviluppo Economico, ovvero del Fondo Centrale di Garanzia, attraverso il quale viene favorito l'accesso al credito delle PMI, e del Fondo Crescita Sostenibile, finalizzato a sostenere e promuovere progetti di ricerca e sviluppo. La Banca è leader nella gestione di incentivi alle imprese cofinanziati dai Fondi Strutturali soprattutto nei settori della ricerca e dell'innovazione.

9.4.4 Agevolazioni doganali

Dal punto di vista doganale, i vantaggi per le imprese consistono nella velocizzazione delle procedure e nelle agevolazioni doganali di natura sospensiva riguardanti, ad esempio, i dazi e l'IVA. Nel caso ad esempio di merci importate da Stati extra UE, fino al trasferimento della merce dall'area speciale verso un qualsiasi Stato UE (compreso quello nel cui territorio è situata la ZES), il pagamento dei dazi all'importazione, delle tasse e delle misure di politica commerciale è sospeso mediante il vincolo della merce al regime di transito: dal momento dell'immissione in libera pratica in un determinato Paese membro, si applica l'obbligo del pagamento dei dazi, dell'Iva per destinazione (se la merce è introdotta per la prima volta in un Paese UE) e degli altri diritti fino a quel momento sospesi, pur se, come avviene in alcuni Paesi, con l'ulteriore agevolazione del differimento della loro riscossione dopo sei mesi, ad un tasso di interesse annuo ridotto.

Il Codice Doganale dell'Unione (Re. UE n. 952/2013 del 9 ottobre 2013) ha fatto venir meno la distinzione tra "zone franche del tipo di controllo I" e "zone franche del tipo di controllo II" e, pertanto, il nuovo assetto regolamentare fa sì che esclusivamente con legge nazionale ciascun Paese membro possa designare come zone franche doganali (eventualmente istituite all'interno di zone economiche speciali) alcune porzioni del territorio doganale dell'Unione Europea, stabilendone la delimitazione geografica e regolamentandone i punti di entrata e uscita. A questo proposito, la Regione propone l'avvio di un tavolo specifico di confronto con il Governo nazionale per verificare concretamente la possibilità di una riforma, a favore delle ZES, di questa normativa.

9.5 Cantieristica e logistica: focus

Un approfondimento autonomo merita il settore della cantieristica navale, che ha conosciuto una profonda crisi, anche per una pressione fiscale quasi punitiva introdotta nel 2011, e che a partire però dalla seconda metà del 2014 ha segnato, anche per una favorevole congiuntura internazionale, una forte ripresa, tanto che gli operatori affermano che oggi la nautica italiana è più forte di prima. È da segnalare però, che il rapporto tra il settore della nautica e le aree ZES – ed il complessivo sistema di aiuti che esse rappresentano - registra un paradosso: se da un lato, infatti, nelle aree ZES legate alle aree portuali le imprese della filiera trovano naturale collocazione, dall'altro la normativa comunitaria sui regimi di aiuti non appare premiante. Per tale motivo, si ripropone al Governo nazionale di affrontare tale problematica in sede comunitaria per trovare una soluzione per le ZES.

L'esigenza di maturare un'analisi per individuare, nell'ambito dell'attuale quadro, un percorso virtuoso capace di sostenere le imprese di tale filiera appare ancora più pressante considerato l'importanza che assume nella nostra regione e che vede la provincia di Napoli fra le prime, a livello nazionale, per unità locali e addetti nella produzione della cantieristica e della nautica.

A tal fine, appare opportuno distinguere lungo la filiera i diversi competitors impegnati in maniera diretta e riconducibili a tre macro aggregati: cantieristica; accessori; componenti motori; ai quali si aggiunge l'ampio range di altri operatori, che soprattutto nell'ambito di Impresa 4.0, possono offrire prodotti e servizi ad alto valore aggiunto. Si ritiene, infatti, che Industria 4.0 rappresenti un'opportunità che forse la nautica non ha ancora recepito a sufficienza; le conseguenze sia in termini economici sia produttivi di un utilizzo massivo delle soluzioni offerte sono facilmente intuibili: basti pensare alla stampa in 3D che potrebbe portare alla realizzazione di un'intera imbarcazione, ma anche, in caso di avaria, alla riproduzione, nei porti più remoti del mondo, di piccoli componenti di manutenzione, ovvero, ancora, all'utilizzo a bordo di Internet of things che permetterebbe un controllo in tempo reale di tutti i componenti, migliorando la sicurezza di cose e persone. Inoltre, nel settore dei trasporti marittimi e della logistica in genere, sono già realtà le più ampie applicazioni dei sistemi di RFID.

In questo quadro ampio e variegato, guardando al sistema di aiuti vigenti, il contesto relativo al settore delle costruzioni navale non appare favorevole, in quanto l'art. 13 del Reg. 651/2014, come modificato dal Reg. 1084/2017, alla lettera a) esclude espressamente l'applicabilità delle norme in materia di aiuti a finalità regionale di cui all'art. 14 del medesimo regolamento. D'altro lato anche la corretta delimitazione dei confini della cantieristica appare

ambigua, in quanto l'unica definizione ricorrente è quella relativa alla disciplina degli aiuti di stato per la costruzione navale (2011/C 364/06), che seppure non più applicabile al punto 2, individuava il campo di applicazione della stessa, ovvero la concessione di aiuti per la "[...] costruzione, la riparazione e la trasformazione di navi, nonché aiuti all'innovazione concessi per la costruzione di strutture galleggianti e mobili in alto mare" ed al successivo punto 12, forniva le definizioni di riferimento³.

Pertanto, nell'ipotesi auspicata di sostenere le imprese direttamente impegnate nel settore della costruzione navale sarà necessario procedere alla notifica dell'aiuto stesso, sulla scorta di quanto agli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020 (GUUE C 209 del 23/07/2013). Orbene, considerato che il problema appare generalizzato per tutte le ZES nazionali che, come da dettato normativo, dovranno *comprendere almeno un'area portuale*, è auspicabile individuare a livello del Governo italiano, anche attraverso la notifica di un aiuto nazionale, un iter che possa portare alla definizione positiva di tale possibilità.

Una considerazione merita anche il comparto della logistica e dei trasporti, altrettanto caratterizzante le aree e gli interporti interessati dalla ZES, per i quali si registra uno spazio di intervento più chiaramente definito in questo modo:

1. interventi promossi da imprese riconducibili al settore della logistica, nella misura in cui con tale locuzione ci si riferisca ad imprese la cui attività è riconducibile a codici ATECO diversi da quelli individuati all'art. 2 punto 45 del Reg. 651/2014⁴. A queste

³ Il punto 12 della Disciplina, così recita:

"Ai fini della presente disciplina, valgono le seguenti definizioni:

a) «costruzione navale»: la costruzione, nell'Unione, di navi mercantili a propulsione autonoma;
b) «riparazione navale»: la riparazione o la revisione, nell'Unione, di navi mercantili a propulsione autonoma;
c) «trasformazione navale», la trasformazione, nell'Unione, di navi mercantili a propulsione autonoma di almeno 1 000 tsl (1), purché i lavori eseguiti comportino una modifica radicale del piano di carico, dello scafo, del sistema di propulsione o delle infrastrutture per l'accoglienza dei passeggeri;
d) per «nave mercantile a propulsione autonoma» si intende una nave che per il suo sistema permanente di propulsione e guida presenta tutte le caratteristiche della navigabilità autonoma in alto mare o per vie navigabili interne e appartiene a una delle seguenti categorie:
i) navi marittime di almeno 100 tsl e le navi della navigazione interna di dimensione equivalente adibite al trasporto di passeggeri e/o di merci;
ii) navi marittime di almeno 100 tsl e le navi della navigazione interna di dimensione equivalente adibite all'esecuzione di servizi specializzati (per esempio, draghe e rompighiaccio);
iii) rimorchiatori con una potenza non inferiore a 365 kW;
iv) scafi non ancora terminati delle navi di cui ai punti i), ii) e iii), che siano galleggianti e mobili;
e) «strutture galleggianti e mobili in alto mare»: strutture per l'esplorazione, lo sfruttamento e la produzione di petrolio, gas o energia rinnovabile che presentano le caratteristiche di una nave mercantile, tranne la propulsione autonoma, e sono destinate a essere spostate più volte nel corso del loro ciclo di funzionamento.

⁴ A titolo di esempio si pensi a tutte le attività riconducibili al codice 52 della classificazione ATECO, ovvero:

52 MAGAZZINAGGIO E ATTIVITÀ DI SUPPORTO AI TRASPORTI
52.10.10 Magazzini di custodia e deposito per conto terzi

imprese sarebbe applicabile l'art. 14 del medesimo regolamento e quindi, potrebbero beneficiare di aiuti e dello stesso credito di imposta ampliato, previsto dalla norma in materia di investimenti nella ZES;

2. per quanto al settore dei trasporti, così come lo stesso è definito all'art. 2 punto 45 del Reg. 651/2014, il settore è escluso dal campo di applicazione dell'art. 14 del medesimo regolamento, di conseguenza le imprese operanti in quei settori non sono ammissibili ai benefici delle norme in materia di ZES. In tal caso, andrebbero individuate caso per caso le specifiche norme di riferimento applicabili alla fattispecie e, in assenza di esenzioni dall'obbligo di notifica, procedere con la notifica ex art. 108 par. 3 TFUE.

52.10.20	Magazzini frigoriferi per conto terzi
52.21.10	Gestione di infrastrutture ferroviarie
52.21.20	Gestione di strade, ponti, gallerie
52.21.30	Gestione di stazioni per autobus
52.21.40	Gestione di centri di movimentazione merci (interporti)
52.21.50	Gestione di parcheggi e autorimesse
52.21.60	Attività di traino e soccorso stradale
52.21.90	Altre attività connesse ai trasporti terrestri nca
52.22.01	Liquefazione e rigassificazione di gas a scopo di trasporto marittimo e per vie d'acqua effettuata al di fuori del sito di estrazione
52.22.09	Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua
52.23.00	Attività dei servizi connessi al trasporto aereo
52.24.10	Movimento merci relativo a trasporti aerei
52.24.20	Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali
52.24.30	Movimento merci relativo a trasporti ferroviari
52.24.40	Movimento merci relativo ad altri trasporti terrestri
52.29.10	Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali
52.29.21	Intermediari dei trasporti
52.29.22	Servizi logistici relativi alla distribuzione delle merci

10 – Analisi dell’impatto sociale ed economico atteso dalla istituzione della ZES

10.1 Benefici e aree di impatto

Le Zone Economiche Speciali (ZES) sono uno strumento di sviluppo e di politica industriale adottato da molti Paesi (cfr. Tab. 10.1): nel mondo si contano 3500 ZES.

Molti studi recenti dimostrano che il benessere sociale complessivo può essere migliorato attraverso le ZES (Jenkins et al., 1998; Miyagiwa, 1986; Alder et al., 2013; Wang, 2013). Ricerche empiriche evidenziano in via ex-post che le ZES hanno attratto investimenti diretti esteri (IDE), hanno generato posti di lavoro, incrementato esportazioni, ed hanno dimostrato un effetto costi-benefici positivo (Chen, 1993; Warr, 1989; Jayanthakumaran, 2003; Monge-Gonzalez et al., 2005; Zeng, 2010; Fuller e Romer, 2012). Inoltre, le ZES possono dare vita ad esternalità e processi di apprendimento per le imprese locali. Spillovers positivi possono presentarsi sotto forma di maggiore produttività economica, nuova tecnologia disponibile, benefici sociali per la popolazione locale (Ge, 1990; FIAS, 2008; Wang, 2013).

La letteratura specializzata (Zheng, 2016) conferma che, se implementate con successo, le SEZ possono concorrere a generare due tipologie principali di benefici sociali ed economici (ved. Tab. 9.2), che ne giustificano la crescita di popolarità in diversi contesti economici, più avanzati e in via di sviluppo:

- benefici economici "diretti", come la generazione di occupazione, la crescita delle esportazioni, le entrate governative, guadagni in valuta estera;
- benefici economici "indiretti", come l'aggiornamento delle competenze, il trasferimento tecnologico e l'innovazione, la diversificazione economica e il miglioramento della produttività delle imprese locali.

Da questa sintesi si evince che, tra le altre, sono probabilmente 3 le principali aree economiche che possono beneficiare delle ZES.

Di seguito, si forniscono alcuni elementi di dettaglio per ognuna delle aree individuate.

a) Le esportazioni

Le ZES per poter esprimere al meglio il loro potenziale di sviluppo sulle esportazioni devono operare in contesti di libero scambio. In questo senso l'UE rappresenta un contesto favorevole per le ZES, che si insediano nei Paesi membri. In particolare, alcune analisi (Johansson e Nilsson 1997) dimostrano che i Paesi che non riescono ad eliminare le restrizioni commerciali e non adottano strategie orientate all'esportazione hanno meno probabilità di sperimentare un impatto positivo sugli scambi internazionali. A titolo di esempio, le ZES istituite in Repubblica Dominicana hanno contribuito ad aumentare l'occupazione ed i livelli di produttività; tuttavia, il Paese ha mantenuto una serie di barriere commerciali, che hanno limitato l'impatto sulle esportazioni delle ZES (Rhee et al., 1990).

La conferma dell'impatto favorevole sulle esportazioni deriva da studi della Banca Mondiale, che confermano che le ZES, una volta a regime, comportano un aumento medio delle esportazioni nella misura del 40% (SRM, 2017).

Nell'Asia meridionale, area molto importante come insediamento di ZES, Aggarwal (2005) e Aggarwal et al. (2008) dimostrano un impatto positivo sulla diversificazione delle esportazioni.

In sintesi, le ZES sono associate in senso positivo con espansione e diversificazione delle esportazioni, a patto di operare in contesti dai ridotti vincoli commerciali.

b) La valorizzazione industriale ed il trasferimento tecnologico

L'altra importante area di impatto è data dalla valorizzazione delle industrie del territorio. Alcune analisi evidenziano un effetto favorevole sulla riqualificazione industriale e sul trasferimento della tecnologia, con ricadute positive anche in termini di incremento dei livelli di forza lavoro qualificata. Ad esempio, prendendo a riferimento le ZES insediate in Messico, alcuni studi (Sadni-Jallab e Blanco de Armas, 2002) evidenziano come la quota di manodopera qualificata in Messico è aumentata dal 6,6% al 7,2% in 10 anni. Ulteriori analisi confermano che le ZES hanno svolto un ruolo importante nell'aggiornamento industriale e nel trasferimento di tecnologia. In particolare in Asia, in Paesi come Corea del Sud, Taiwan (Cina), Malesia e Filippine, alcune analisi (Lall, 2000) rilevano che sono stati conseguiti significativi miglioramenti industriali nel settore dell'elettronica. Allo stesso tempo, la "Economic zone Authority" delle Filippine ha dichiarato un notevole aumento dei livelli di competenze nelle eco-zone (FIAS, 2008).

In sintesi, dalle ZES si attende una ricaduta positiva in termini di valorizzazione industriale e del capitale umano impiegato.

c) Il mercato del lavoro

Insieme all'export, l'area che forse più di ogni altra si presenta come elettiva in termini di impatto delle ZES è quella del mercato del lavoro, con particolare riguardo al tema dell'occupazione. Ciò viene confermato passando in primo luogo in rassegna alcune delle esperienze di ZES già insediate in altri contesti.

Ad esempio, le oltre 7.000 aziende della zona franca di Jebel Ali a Dubai impiegano attualmente 170.000 persone (circa 25 addetti per azienda), ovvero il 13% della forza lavoro di Dubai.

Otto ZES in Bangladesh hanno attratto 412 imprese che hanno effettuato investimenti per 2,6 miliardi di dollari (6,3 milioni di dollari per azienda) e hanno impiegato 350.000 persone (IFC, 2016).

Nella Repubblica Dominicana, l'occupazione nelle zone industriali è passata da 500 nel 1970 a quasi 200.000 nel 2007 (circa 5.250 addetti per anno, con un tasso di crescita pari a +400%).

In Madagascar, un progetto della Banca Mondiale da 165 milioni di dollari ha contribuito ad aumentare di dieci volte (10x) il numero di imprese, incrementando di quasi un 1/7 il numero di posti di lavoro nei poli di Fort Dauphin e Nosy Be.

In sintesi, le ZES sono associate in senso positivo ad un aumento dell'occupazione.

Pertanto, facendo riferimento ad un approccio valutativo multilivello, che comprende le esperienze precedenti, la dimensione economico-industriale della ZES della Campania e le stime parametriche dei benefici incrementali, le sezioni successive sono dedicate a queste tre principali direttrici di analisi dell'impatto sociale ed economico (vedi fig. 10.1).

10.2 Alcune esperienze internazionali come strumento di valutazione dell'impatto economico sociale delle ZES

Al fine di approfondire l'impatto sociale ed economico delle ZES di seguito si offre una panoramica di alcune iniziative particolarmente importanti, per dimensione e/o per coerenza con

quanto la Campania intende attuare. Si tratta di una valutazione di tipo indiretto che concorre a formare un quadro degli effetti attesi.

10.2.1 Le ZES in Cina

In uno studio condotto su 321 “prefecture-level municipalities” cinesi, alcune analisi precedenti (Wang, 2013) confrontano le differenze tra i Comuni che hanno creato una ZES da diversi anni con quelli che le hanno istituite solo di recente. L'autore riscontra che le ZES hanno un'associazione positiva con l'incremento degli Investimenti Diretti Esteri (IDE). Inoltre, le ZES favoriscono la creazione di cluster industriali, generando anche aumenti salariali per i lavoratori. Gli effetti sono eterogenei: per le zone create più di recente i benefici sono minori rispetto alle zone create in fasi precedenti. Ciò conferma che le ZES richiedono un tempo medio/lungo di andata a regime. In tal senso, avere previsto per la ZES in Campania un arco di 7 anni sembra ragionevole.

In particolare, dai modelli di analisi si evince che gli IDE pro capite aumentano in media del 6% nell'anno in cui il programma ZES è attuato, con un aumento fino al 75% sei anni dopo. Risultati simili sono riscontrabili con riferimento ad altre variabili, come la *total factor productivity* (TFP) e la crescita dimensionale delle attività insediate.

In sintesi, i risultati confermano gli effetti positivi derivanti dalla implementazione di Zone Economiche Speciali (+IDE; +Cluster Industriali; +Salari), ma essi richiedono diversi anni per manifestarsi pienamente.

10.2.2 Le ZES in Polonia

Nel 1994, la Polonia ha intrapreso un programma per lo sviluppo di ZES. Mentre in Cina le ZES hanno rafforzato il processo di agglomerazione economica, l'obiettivo della Polonia, al contrario, è quello di sostenere i livelli d'occupazione nelle zone semi-urbane e rurali al di fuori dei centri urbani principali di Danzica - Poznan - Varsavia. Recenti studi (Camilla Jensen, 2017), facendo riferimento al modello *Difference in Difference* (modello di analisi panel che usa un gruppo di controllo e un gruppo oggetto di trattamento o principale), valuta se l'implementazione di ZES è riuscita a sostenere l'occupazione nei Comuni che presentavano una maggiore probabilità

di essere influenzati negativamente dalla transizione economica che ha caratterizzato il Paese. Questo studio analizza gli effetti del programma ZES considerando tre periodi. Un primo periodo definito “fase pilota”, dal 1995 al 1999, un secondo e terzo periodo definiti come “fasi di lancio e consolidamento”, dal 1999 al 2014.

Lo studio evidenzia come un primo cambio di tendenza si genera nel corso della fase di lancio del programma. Tuttavia, i maggiori risultati desiderati in termini di occupazione sono raggiunti solo nella fase di consolidamento. Quest’ultima è stata incentivata anche dal sostegno della politica regionale dell'UE.

In sintesi, i risultati di un’analisi con e senza (Difference in Difference) confermano un impatto occupazionale positivo delle ZES, ancora una volta con tempi medio/lunghi.

10.2.3 Il caso del porto di Tanger Med in Marocco

Il porto di Tanger Med è tra i maggiori hub del Mediterraneo per movimentazione container e mezzi navali transitati ed è dotato, nella zona retroportuale, di una Free Zone strutturata. Situato a circa 40 km dalla città di Tangeri, è il più grande porto del Marocco. Nonostante sia uno scalo “giovane”, dal 2007 al 2016 ha aumentato la movimentazione di container di 20 volte arrivando a circa 3 milioni di Teus.

L’insediamento industriale che ha guidato lo sviluppo della ZES di Tanger MED è l’automotive, attraverso l’investimento di Renault. In particolare, si producono modelli di Dacia venduti in Marocco o esportati principalmente in Europa, Africa e nell’area Mena. Il 10 luglio 2017, il sito produttivo ha celebrato la milionesima vettura prodotta in cinque anni. Oggi, lo stabilimento presenta capacità di produzione di 340.000 macchine.

Il caso si caratterizza per essere un sistema di aree di seguito elencate.

- 1) *Tanger Automotive City (TAC)*: é la parte della Zona dedicata al settore automotive, che ruota intorno all’investimento effettuato dalla Renault-Nissan. Si esplicita in 300 ettari, dove sono allocate oltre 40 imprese del settore della componentistica per auto.
- 2) *Tanger Free Zone*: si tratta di un area di 400 ettari, vicina all’aeroporto di Tangeri, dove sono ubicate imprese che si occupano dei settori *automotive, aeronautico e tessile*.
- 3) *Tetouan Park*: è un *Parco Industriale e Logistico* sviluppato su un’area di 150 ettari ancora in fase di evoluzione. Si pone l’obiettivo di fornire servizi logistici e distributivi a valore aggiunto, cioè con annesse lavorazioni industriali (che sarebbero effettuate da piccole

industrie di manifattura leggera) per le imprese della Free Zone. A regime, il Parco dovrebbe creare 5.000 posti di lavoro; l'investimento iniziale per la predisposizione dell'area è stato di 15 milioni di euro, ma il piano complessivo di risorse impiegate raggiungerà a regime 45 milioni.

- 4) *Tetouan Shore*: area dedicata ai servizi di *business* (banche e assicurazioni) ed ai servizi in *outsourcing* (esempio: *call center* o gestione di piattaforme tecnologiche). Il Tetouan Shore è una piattaforma integrata con 22.000 mq di uffici e servizi coperti.

Il fulcro della ZES è la dotazione di una *Free Zone* che ospita complessivamente circa 600 imprese di tutti i settori produttivi che realizzano un totale export di oltre 4 miliardi di euro. Essa è impropriamente definita *Free Zone*, in quanto si tratta in realtà di *sei* zone, ognuna con una vocazione diversa e concepite sempre per avere una perfetta integrazione con lo scalo portuale.

In sintesi, la sinergia tra area portuale ed industria è un driver di sviluppo strategico in termini di successo e di impatto socio-economico favorevole delle ZES.

Riepilogando, dalle esperienze e dagli studi precedenti sulle ZES è possibile ricavare i seguenti principali fattori di impatto sociale ed economico:

- aumento degli investimenti diretti esteri;
- valorizzazione di cluster industriali;
- miglioramento delle condizioni economiche del mercato del lavoro;
- promozione del trasferimento tecnologico e qualificazione del capitale umano;
- impatto positivo sull'occupazione;
- aumento dell'export;
- sinergia con i sistemi portuali e di logistica integrata.

10.3 Premesse strategiche per l'impatto economico-sociale della ZES in Campania

Le prospettive economiche collegate alla ZES possono concorrere a rafforzare i trend positivi già indicati a livello di contesto regionale. Al riguardo, l'impatto atteso dalla ZES non può prescindere dalla valutazione di alcune prospettive strategiche, già in parte enunciate nella sezione dedicata alla relazione illustrativa del Piano di Sviluppo Strategico.

Dalle analisi che precedono, si rileva come l'attrazione di nuove imprese rappresenti un importante vettore d'impatto economico positivo, in termini di miglioramento dei livelli di produzione di ricchezza, di reddito e di occupazione sull'economia locale. Tale impatto dipende

dalle capacità del territorio di destinazione di offrire un ambiente favorevole, sul piano infrastrutturale e tecnologico e del sistema politico-istituzionale di modellare un contesto accogliente e di offrire pacchetti localizzativi attraenti per gli investitori. La valorizzazione dell'industria di trasformazione, basata sulle vocazioni dei territori, unita all'attrazione di industrie dall'estero, possono dare vita ad ulteriori fenomeni di "fertilizzazione industriale", con riflessi positivi sulla nascita di nuove imprese e sullo sviluppo di relazioni di complementarità con le aziende esistenti. Nell'ottica economico-industriale, tale approccio è a sua volta collegato allo sviluppo di Catene Globali del Valore (CGV). In tal senso, la sinergia infrastrutturale con i porti e le piattaforme logistiche rappresenta un requisito essenziale per coniugare industrie e servizi, aumentando così il volano di crescita associabile alla ZES. Questa nuova area può concorrere a mitigare alcuni gap territoriali che, se colmati, possono liberare risorse per la crescita economica. Ad esempio, la Regione Campania ha storicamente dimostrato una bassa capacità di attrazione d'imprese. Al 2016, la Campania ha attirato imprese a partecipazione estera in misura pari al 5,87% sul totale di tali tipologie di imprese attive in Italia, e al 23,4% relativamente alla loro presenza nel Mezzogiorno. In termini di addetti, tale presenza registra appena l'1,29% di occupati in rapporto al totale degli addetti in imprese a partecipazione estera presenti in Italia (15mila addetti in Campania contro 1,2 milioni di addetti a livello nazionale), anche se con una presenza più significativa se paragonata alle altre regioni meridionali.

In secondo luogo, e questo è un dato positivo, la Regione Campania, con la presenza di sette Università, potrà unire alla struttura delle agevolazioni previste dalla ZES, anche un ambiente favorevole al trasferimento tecnologico. Con ciò contribuendo a valorizzare uno dei driver fondamentali di sviluppo che, come abbiamo visto, sono associabili alle ZES.

In terzo luogo, la Campania può beneficiare della sua posizione geografica verso il Mediterraneo e della crescita di efficienza e di efficacia che può essere associata all'impianto delle ZES con riferimento al sistema portuale. La presenza di aree portuali in grado di favorire gli scambi internazionali e l'integrazione logistica (vedi gli interporti), possono essere un fattore sia di impatto che di ulteriore sviluppo legato alla ZES.

In quarto luogo, l'altro fattore di impatto economico funzionale dell'area ZES deriva dalle imprese presenti nelle aree individuate (per il cui dettaglio si rinvia al paragrafo successivo) oltre naturalmente ai porti e alle aree retro-portuali di Napoli, Castellammare e Salerno. Tali aree, con le loro vocazioni industriali e la capacità di servizio logistico, rappresentano un fattore critico per il successo della ZES. Pur avendo subito gli effetti della crisi, le aree individuate contengono al loro

interno le principali concentrazioni di imprese e sistemi locali produttivi della regione Campania, quali l'automotive; l'aerospazio; l'agro-alimentare; l'abbigliamento, la chimica e la farmaceutica. Tali sistemi produttivi, a loro volta collegati attraverso un sistema infrastrutturale con le aree portuali, possono incrementare il livello di presenza nei mercati internazionali, utilizzando ulteriormente le vie del mare. Relativamente a queste ultime, i dati più recenti sul terminalismo evidenziano, nei primi 10 mesi del 2017, che il porto di Napoli ha fatto registrare un tasso di crescita del traffico container pari al +7,5%, mentre il porto di Salerno va a doppia cifra con il +15,22%. Si tratta, quindi, di segnali che delineano uno scenario favorevole per la portualità come sistema infrastrutturale essenziale per l'esportazione, che potrà ulteriormente svilupparsi grazie all'insediamento della ZES. Infatti, la dotazione di infrastrutture portuali ulteriormente potenziate potrà contribuire alla crescita dei sistemi produttivi locali, contribuendo allo spostamento del baricentro del loro mercato di destinazione, dal locale al globale. Per realizzare questa prospettiva strategica, l'istituzione della ZES va letta in modo integrato con il PON "Infrastrutture e reti" 2014-2020, così come un ulteriore fattore critico saranno i Corridoi europei, tesi a rafforzare i collegamenti con il Nord e l'Est dell'Europa, ed il Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica. Se tali interventi, prevalentemente di logistica e infrastrutturali, saranno integrati e coordinati con le politiche industriali ed il sistema di incentivi annessi alla ZES, quest'ultima potrà concorrere in tutta la sua potenzialità allo sviluppo regionale in termini di assoluto successo.

10.4 La valutazione di impatto economico della ZES in Campania

Sulla base delle considerazioni precedenti e di ulteriori elementi di analisi, di seguito si propongono alcune stime di impatto potenziale della ZES sull'economia in Campania. La chiave di lettura deve essere integrata, trattandosi di più traiettorie, tra le varie possibili che i percorsi di sviluppo legati alla ZES possono intraprendere.

Il processo di valutazione si basa su un percorso per gradi e diverse aree di impatto. In particolare, le analisi non possono prescindere dai fattori e dai settori che la ZES intende promuovere e valorizzare e che presentano un nesso funzionale ed economico con il sistema della portualità commerciale in Campania che fa capo al Porto di Napoli e di Salerno, oltre che Castellammare di Stabia.

Pertanto, rinviando alla sezione dedicata ai settori i maggiori dettagli sull'analisi industriale, le valutazioni tese ad una prima quantificazione di impatto tengono conto dei seguenti passaggi principali:

- individuazione delle aree in cui si articola la ZES;
- caratterizzazione settoriale delle aree individuate;
- peso economico dei settori e legame funzionale con il sistema portuale;
- impatto dei settori sull'export marittimo;
- impatto su nuovi investimenti, occupazione e valore aggiunto⁵.

Date le diverse aree di impatto, considerando la complessità della valutazione, si è inteso fare ricorso a più metodi che tengono conto: (a) dello status-quo generato dalle aree e dai settori coinvolti; (b) dei potenziali effetti incrementali dovuti alla ZES.

10.4.1 Le aree extra-portuali e i settori coinvolti

Le aree extra-portuali individuate per la ZES ricadono nei seguenti comuni:

1. Acerra
2. Arzano
3. Atripalda
4. Avellino
5. Battipaglia
6. Bellizzi
7. Benevento
8. C. Mare Stabia
9. Caivano
10. Carinaro
11. Casoria

⁵ Questo approccio metodologico consente di considerare gli effetti di primo livello della creazione della ZES (ovvero la scala di attività delle imprese situate nel territorio della ZES), mentre non analizza gli effetti indotti (cioè l'impatto delle imprese situate nel territorio della ZES sui risultati economici delle imprese al di fuori della ZES) osservabili in alcuni casi studio. Questa scomposizione non nega però l'esistenza di effetti di crowding-in / crowding-out e spillover relativamente al funzionamento della ZES.

12. Castel S. Giorgio
13. Fisciano
14. Flumeri
15. Frattamaggiore
16. Frigento
17. Gricignano di Aversa
18. Grottolella
19. Lacedonia
20. Maddaloni
21. Manocalzati
22. Marcianise
23. Marigliano
24. Mercato San Severino
25. Montefredane
26. Napoli (est e Bagnoli)
27. Nocera Inferiore
28. Nola
29. Pomigliano
30. Pontecagnano Faiano
31. Pratola di Principato Ultra
32. Pratola Serra
33. S. Marco Evangelista
34. Salerno
35. Sarno
36. Teverola
37. Torre Annunziata

Attraverso la consultazione di più fonti (Svimez; Delibera 720/16 e 590/17 della Regione Campania; SRM), sono state raccordate le aree che compongono la ZES ai settori produttivi distintivi.

I settori coinvolti occupano oltre 99.000 addetti (Istat 2015; SRM), pari al 33% del totale manifatturiero in Campania, e contano oltre 16.000 aziende, pari al 31% del totale manifatturiero su base regionale.

Il secondo passaggio è rappresentato dalla stima del peso economico che i settori individuati hanno in relazione al nesso funzionale con il sistema portuale in Campania (fondamentalmente Napoli e Salerno).

Dai dati disponibili si evince che i settori di interesse delle aree componenti la ZES esprimono un volume di export marittimo in valore pari a 3,5 miliardi di euro (93% del totale dell'export marittimo, manifatturiero e non, della Regione Campania). Ciò conferma il valore strategico dei settori individuati in ragione del legame economico, oltre che funzionale, con l'area ed il sistema portuale in ambito ZES (vedi Tab. 10.4).

Da rilevare, poi, che, se come passaggio successivo si focalizza l'analisi sui settori che convenzionalmente fanno capo a quelle che secondo le stesse politiche industriali regionali vengono identificate con le 4A (Aerospazio; Automotive; Alimentare; Abbigliamento), il peso economico sull'export marittimo vale circa 2,3 miliardi di euro (pari al 66% del totale dell'export marittimo manifatturiero della Campania).

Quindi, l'individuazione delle aree mostra una sostanziale coerenza sotto due direttrici principali:

- a) le politiche industriali intraprese dalla Regione Campania;
- b) il nesso economico-funzionale con le aree portuali (vedi Tab. 10.5).

Nel complesso, quindi la dimensione economica dei settori di interesse ZES è così stimabile⁶:

- aziende: 16.000 ca.
- addetti: 99.000 ca.
- export marittimo: 3,5 miliardi di euro ca.

In termini incrementali, l'analisi di impatto si focalizza su più aree di valutazione.

⁶ Si precisa che il numero di aziende considerate appartengono ai settori di interesse ZES, ma possono ricadere attualmente anche in aree geografiche non ZES. Il riferimento agli addetti riguarda gli occupati in aziende operanti in Campania in settori di interesse ZES.

10.4.2 Impatto sull'export portuale

Tra le regioni meridionali, la Campania fa registrare una progressiva crescita dell'export con picchi nel settore farmaceutico ed agroalimentare. Nel 2016, la Campania ha contribuito all'export nazionale per un + 2,9% sul 2015 (Istat, 2016). Un peso determinante nell'ambito delle esportazioni campane è assunto dall'export via mare, il quale assume un'incidenza del 54% di tutte le merci del territorio dirette all'estero mediante mezzi navali.

La vocazione all'export via mare ed il trend crescente delle esportazioni campane può essere valorizzato dall'istituzione della ZES. Al riguardo, facendo riferimento ad altri modelli di analisi, si rileva che secondo le stime elaborate dalla Banca Mondiale, una volta a regime, una ZES può fare registrare un effetto incrementale sull'export di un territorio nella misura del +40%.

Volendo applicare tale stima alla Campania, l'effetto atteso a regime potrebbe essere quantificato in un incremento di 1,5 miliardi di euro su base 2016, portando così il valore del traffico export marittimo riferito ai "settori ZES", da 3,5 miliardi a 4,9 miliardi di euro ($3,5 \times 1,4 = 4,9$).

10.4.3 Impatto sui nuovi investimenti, l'occupazione ed il valore aggiunto

Come abbiamo visto nelle analisi precedenti, l'occupazione ed i nuovi investimenti rappresentano uno degli aspetti su cui l'istituzione di una ZES può impattare maggiormente. Al riguardo, il dato di impatto economico è relativo all'effetto degli incentivi (fiscali/amministrativi/contributivi) previsti per la ZES. Si precisa che quanto di seguito rappresentato si riferisce sia ad investimenti attivabili da parte di nuove imprese o di imprese di nuovo insediamento eventualmente beneficiarie delle misure attivabili in ambito ZES, sia ad investimenti di sviluppo da parte di aziende già esistenti. Inoltre, data la natura di alcune misure di seguito descritte, le stime sull'occupazione si riferiscono sia ai nuovi addetti potenziali che alla occupazione salvaguardata o stabilizzata.

Limitando l'analisi al sostegno pubblico per nuovi investimenti, oltre al credito d'imposta ex L. 208/2015 e ex L. 18/2017, la logica di intervento a sostegno delle iniziative in ambito ZES può rifarsi ai seguenti strumenti:

- Contratto di programma regionale (stanziamento 160 €/mln, rapporto medio agevolazione/investimento, in funzione della dimensione aziendale, 50%);
- Contratto di sviluppo, D.L. 112/08 (stanziamento 335 €/mln, rapporto medio agevolazione/investimento, in funzione della dimensione aziendale, 50%);
- Rilancio aree di crisi industriale, L. 181/89 (stanziamento 135,6 €/mln, rapporto medio agevolazione/investimento, in funzione della dimensione aziendale, 50%);
- Riduzione degli oneri derivanti dal pagamento IRAP, FSC 2014-20 (stanziamento 10 €/mln);
- Strumenti POR Campania 2014-20 (stanziamento 65 €/mln).

Relativamente al credito d'imposta per gli investimenti, considerando il solo anno 2019, le risorse totali teoricamente stanziare ammontano ad euro 617 milioni. Di questi, nella stima d'impatto ai fini ZES, si assume la percentuale di assorbimento espressa dalla Regione Campania pari al 40%, con un rapporto tra investimento/agevolazione pari a 2,6. A questa misura si somma un ulteriore credito d'imposta specifico per investimenti ZES in ambito Italia (stanziamento 206 €/mln).

Pertanto, l'insieme delle misure applicabili in ambito ZES esprime una potenziale di risorse a sostegno dei programmi di sviluppo aziendale pari a circa 1,528 €/mld, da utilizzare da parte delle imprese nel rispetto dei limiti imposti dai regimi di aiuto europei.

Trattandosi di misure che possono riguardare anche aree e settori extra ZES, la valutazione delle ulteriori ricadute economiche tiene conto di un parametro di stima prudenziale, rappresentato dall'incidenza dei settori di interesse della ZES in ambito regionale sul totale dei settori del comparto manifatturiero, e dalla percentuale di assorbimento presunta di risorse in ambito ZES.

In particolare, vengono formulati due scenari (vedi fig. 10.1.1). Il primo assume una percentuale di assorbimento delle risorse stanziabili pari al 35% (scenario 1). Il secondo, tenuto conto dell'incidenza delle imprese facenti capo ai settori rilevanti per la ZES, assume una percentuale di assorbimento minore delle risorse stanziabili e pari al 30% (scenario 2).

Considerando il credito d'imposta per gli investimenti, le risorse potenzialmente attratte dalla ZES vengono stimate in 86,38 €/mln $[(40\% \times 617) \times 35\%]$ che, in base al rapporto di 2,6 per ogni euro di agevolazione, esprime un potenziale di investimento attivabile pari a 224,588 €/mln. A questo si aggiunge l'ulteriore effetto atteso dal credito d'imposta specifico in ambito ZES e pari a 214,240 €/mln $[(40\% \times 206 \times 100\%) \times 2,6]$. Pertanto lo scenario 1 porta a un potenziale monte investimento di 438,828 €/mln. Assumendo, invece, una percentuale di assorbimento in ambito

ZES pari al 30%, le risorse potenzialmente attratte dalla ZES grazie al credito di imposta vengono stimate in 74,04 €/mln $[(40\% \times 617) \times 35\%]$ che, in base al rapporto di 2,6 per ogni euro di agevolazione, esprime un potenziale di investimento attivabile pari a 192,504 €/mln. Tale importo, sommato alla misura specifica in ambito ZES, porta il monte investimento attivabile nello scenario 2 a 406,744€/mln.

Gli ulteriori strumenti di agevolazione (Contratto di Programma Regionale; Contratto di Sviluppo; Rilancio delle Aree di Crisi) esprimono un potenziale di intervento pari a 220,710 €/mln nello scenario 1 $(35\% \times 630,6)$, che, considerando un rapporto medio agevolazione/investimento pari al 50%, corrisponde ad investimenti potenzialmente attivabili pari a 441,420 €/mln. Nello scenario 2, invece, il potenziale intervento assorbe risorse per 189,180 €/mln, che, considerando un rapporto medio agevolazione/investimento pari al 50%, corrisponde ad investimenti potenzialmente attivabili pari a 378,360 €/mln.

Inoltre, la misura legata all'agevolazione ai fini IRAP, potrebbe generare un intervento pari a 3,5 €/mln $(35\% \times 10)$, che con un rapporto medio tra agevolazione/investimento pari al 50%, che porterebbe ad investimenti attivabili per 7,0 €/mln nello scenario 1. Invece, considerando lo scenario 2, la misura legata all'agevolazione ai fini IRAP, potrebbe generare un intervento pari a 3 €/mln $(30\% \times 10)$, che con un rapporto medio tra agevolazione/investimento pari al 50%, che porterebbe ad investimenti attivabili per 6,0 €/mln.

Infine, si considerano gli effetti delle misure relative agli strumenti POR Campania 2014-2020, pari a 22,750 €/mln $(65 \text{ €/mln} \times 35\%)$ che, assumendo un rapporto medio agevolazione/investimento pari al 50%, potrebbero attivare investimenti complessivi pari a circa 45,500 €/mln nello scenario 1. Invece, considerando lo scenario 2, gli effetti delle misure relative agli strumenti POR Campania 2014-2020, pari a 19,500 €/mln $(65 \text{ €/mln} \times 30\%)$, assumendo un rapporto medio agevolazione/investimento pari al 50%, potrebbero attivare investimenti complessivi pari a circa 39,00 €/mln

Pertanto, il totale degli investimenti attivabili in ambito ZES viene stimato pari a 932,748 €/mln. nello scenario 1, mentre nello scenario 2 l'importo viene stimato in 830,104 €/mln (in entrambi i casi pari a circa 2x le risorse delle misure di intervento potenzialmente attratte a livello di aziende impegnate in settori di interesse della ZES)⁷.

⁷ Come parametro di confronto si tenga presente che il rapporto tra investimenti finanziati e risorse stanziato attraverso i Contratti di Sviluppo in Campania è pari a 2x.

Tra le ricadute degli investimenti potenzialmente attivabili vi è l'impatto sull'occupazione in termini di nuovi addetti e/o di salvaguardia/stabilizzazione dell'occupazione attuale. La stima di tale ricaduta non è semplice, essendo molteplici le variabili sistemiche che possono impattare su tale dato. Tuttavia, nel voler tentare una stima di massima ci si è rifatti prudenzialmente alla media tra due parametri che costituiscono gli estremi di una forchetta. Da un lato vi è il dato Istat del rapporto investimento/addetto che nella sola industria è pari mediamente a 9.100 euro su base Italia (Istat, 2014). Dall'altro, vi è il rapporto tra addetti (nuovi e/o stabilizzati) ed investimenti attivati grazie ai Contratti di Sviluppo in Campania. Tale rapporto è pari in media a 54.000 euro circa (compresi i contratti multiregionali). La media tra i due dati citati è pari ad euro 31.500 per addetto (nuovo/stabilizzato). Pertanto, prudenzialmente, nelle stime si è tenuto conto di due valori parametrici. Il primo (scenario 1) è pari ad euro 31.500 per addetto, mentre il secondo (scenario 2) è pari a 54.000 euro per addetto.

Se per le imprese operanti in settori di interesse nell'ambito ZES venisse confermata la capacità di saturazione variabile tra il 35% ed il 30% del monte risorse potenzialmente attivabile dalle misure prima elencate, potrebbe ricavarsi un impatto che riguarderebbe una forbice compresa tra 29.611 addetti (scenario 1) e 15.372 addetti (scenario 2), con un rapporto equivalente addetto/ettaro uguale a 5,7 nel primo caso e 3,0 nel secondo. Sempre in termini di nuova occupazione e salvaguardia/stabilizzazione occupazionale.

Infine, considerando il dato medio del valore aggiunto/addetto nel Mezzogiorno, pari a € 47.100 (Istat, 2014), l'ulteriore ricaduta potenziale della ZES riguarda un valore aggiunto per l'economia regionale stimabile in 1.394 €/mln ca. ($€ 47.100 \times 29.611$) nello scenario 1, e pari a 724 €/mln nello scenario 2 ($€ 47.100 \times 15.372$). Attualizzando la stima sulla base delle più recenti informazioni sul valore aggiunto/addetto al Sud, il parametro si porta ad € 50.200, con una ricaduta per l'economia regionale pari a 1.486 €/mln ca. ($€ 50.200 \times 29.611$) nello scenario 1, e pari a 771 €/mln circa nello scenario 2 ($€ 50.200 \times 15.372$). Facendo una media il dato stimato si attesta sui 1.440 €/mln ca. di valore aggiunto per la regione Campania nello scenario 1 e 747 €/mln ca. di valore aggiunto nello scenario 2.

10.4.4 Sintesi degli impatti sociali ed economici della ZES

Di seguito si propone una sintesi dei valori e delle diverse aree di impatto riconducibili alla ZES in Campania secondo una logica sia statica che dinamica (a regime).

- ✓ Occupazione attuale settori coinvolti: circa 99.000 unità.
- ✓ N° aziende attuale settori coinvolti: circa 16.000 aziende (dato che riguarda i settori di interesse ZES).
- ✓ Valore export attuale marittimo settori coinvolti: 3,55 miliardi di euro.
- ✓ Valore incremento export marittimo: 1,50 miliardi di euro.
- ✓ Investimenti attivabili:

scenario 1 = 933 milioni di euro.

scenario 2 = 830 milioni di euro.

- ✓ Occupazione potenzialmente coinvolta (nuova/stabilizzata):

scenario 1 = 29.611 addetti.

scenario 2 = 15.372 addetti.

- ✓ Valore aggiunto atteso per la Regione:

scenario 1 = 1,440 miliardi di euro.

scenario 2 = 747 milioni di euro.

Tab. 10.1 - Statistica descrittiva ZES nel mondo

Area Geografica	N. di zone	N. Imprese	N. lavoratori	Esportazioni (\$ million)	N. medio lavoratori per zona	N. medio lavoratori per azienda	N. medio Imprese per zona	Esp. medie per zona (\$ million)	% media di Esp. Su Tot Esportazioni Area Geo
America Centrale	155	7.356	5.252.216	24.175	33.885	714	47	156	60%
Medio Oriente	50	13.314	1.043.597	782.042	20.872	78	266	15.641	69%
Nord Africa	65	4.806	643.152	21.869	9.895	134	74	336	66%
Africa Sub S.	90	2.478	860.474	194.944	9.561	347	28	2.166	71%
USA	713	2.500	340.000	23.000	477	136	4	32	31%
Sud America	43	8.281	459.825	1.976.505	10.694	56	193	45.965	72%
Transition Economies	400	10.584	1.400.379	26.936	3.501	132	26	67	51%
Regione Caraibica	250	4.307	546.513	40.029	2.186	127	17	160	73%
Oceano Indiano	1	649	182.712	767	182.712	282	649	767	61%
Europa	50	2.290	364.818	1.522.065	7.296	159	46	30.441	44%
Pacifico	14	9.369	145.930	3.766	10.424	16	669	269	60%
TOTALE	3500	132.175	65.980.763	36.994.632	18.852	499	38	10.570	65%

Fonte: ILO, Geneva (2015)

Tab. 10.2 - Tipologie di Benefici Diretti ed Indiretti Attesi

	Benefici diretti	Benefici indiretti
Generazione di posti di lavoro	○	

Investimenti diretti esteri	o	
Entrate statali	o	
Crescita delle esportazioni	o	
Aggiornamento delle competenze		o
Esperienze di riforma economica più ampia		o
Trasferimento di tecnologia e adozione di moderne pratiche di gestione		o
Diversificazione delle esportazioni		o
Migliore efficienza commerciale delle imprese locali		o
Sviluppo e/o rafforzamento di cluster industriali		o

Tab. 10.3 – Aree e settori ZES

Zona	Settori Manifatturieri			
Area industriale Napoli Est	alimentare	abbigliamento		
Area Bagnoli Coroglio	alimentare	abbigliamento		
Consorzio ASI Napoli – Agglomerato Nola Marigliano	automotive	aeronautica	abbigliamento	
Consorzio ASI Napoli – Agglomerato Pomigliano d'Arco	chimica	metalmeccanica	abbigliamento	
Consorzio ASI Napoli – Agglomerato Acerra	chimica	metalmeccanica	abbigliamento	
Consorzio ASI Napoli – Agglomerato Caivano	metalmeccanica	alimentare		
Consorzio ASI Napoli – Agglomerato Casoria/Arzano/ Frattamaggiore	abbigliamento	metalmeccanica	packaging	
Consorzio ASI Napoli – Agglomerato Foce Sarno	cantieristica navale	metalmeccanica		
Consorzio ASI Caserta – Agglomerato Marcianise/San Marco	chimica	metalmeccanica	alimentare	elettronica
Consorzio ASI Caserta – Agglomerato Aversa Nord	abbigliamento	metalmeccanica	alimentare	
Consorzio ASI Salerno – Agglomerato industriale Salerno	alimentare	chimica	legno	cartotecnica
Consorzio ASI Salerno – Agglomerato industriale Battipaglia	chimica	metalmeccanica	alimentare	
Consorzio ASI Salerno – Agglomerato industriale Fisciano/Mercato San Severino	meccanica	alimentare	chimica	
Area PIP Nocera “Fosso Imperatore”	alimentare	metalmeccanica		
Area PIP Sarno “Ingegno”	alimentare	metalmeccanica		
Consorzio ASI Avellino – Agglomerato Valle Ufita	chimica	metalmeccanica	alimentare	
Consorzio ASI Benevento – Agglomerato Ponte Valentino	metalmeccanica	agro alimentare		
Consorzio ASI Avellino – Agglomerato Calaggio	metalmeccanica	packaging		
Consorzio ASI Avellino – Agglomerato Pianodardine	automotive	legno		
Area Codola – Castel S. Giorgio	agro alimentare			

Nota: chimica comprende materie plastiche e farmaceutica

Tab. 10.4 - Settori di interesse ZES e peso economico sull'export marittimo

Ateco	Settori Manifatturieri (interesse ZES)	Export Marittimo (€)- 2016	Incidenza %
10	alimentare	1.486.126.050	39%
24;25	metalli e macchinari	952.607.673	25%
29; 30	mezzi di trasporto	650.239.526	17%
20; 21; 22	chimica	234.721.116	6%
15; 16	abbigliamento	202.747.662	5%
16; 31	legno e mobilio	31.647.699	1%
	Totale	3.558.089.726	93%
	Altro	287.840.971	7%
	Totale export (manifatturiero e non)	3.845.930.697	100%

Nota: mezzi di trasporto comprende automotive, aeromobili, cantieristica; chimica comprende materie plastiche.

Fonte: SRM 2017

Tab. 10.5 - Peso economico delle 4A sull'export marittimo (valori in €).

Codice	Settori Manifatturieri (interesse ZES)-4A	Export Marittimo - 2016	Incidenza %
4A	alimentare	1.486.126.050	42%
4A	mezzi di trasporto	650.239.526	18%
4A	abbigliamento	202.747.662	6%
	Totale manifatturiero (4A)	2.339.113.238	66%
	altri settori manifatturieri interesse Zes	1.218.976.488	34%
	Totale manifatturiero	3.558.089.726	100%

Nota: mezzi di trasporto comprende automotive, aeromobili, cantieristica; chimica comprende materie plastiche.

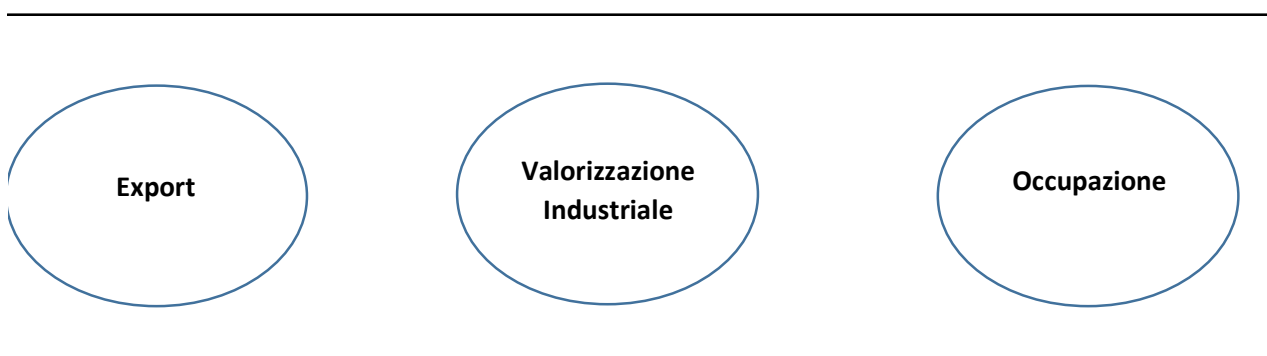
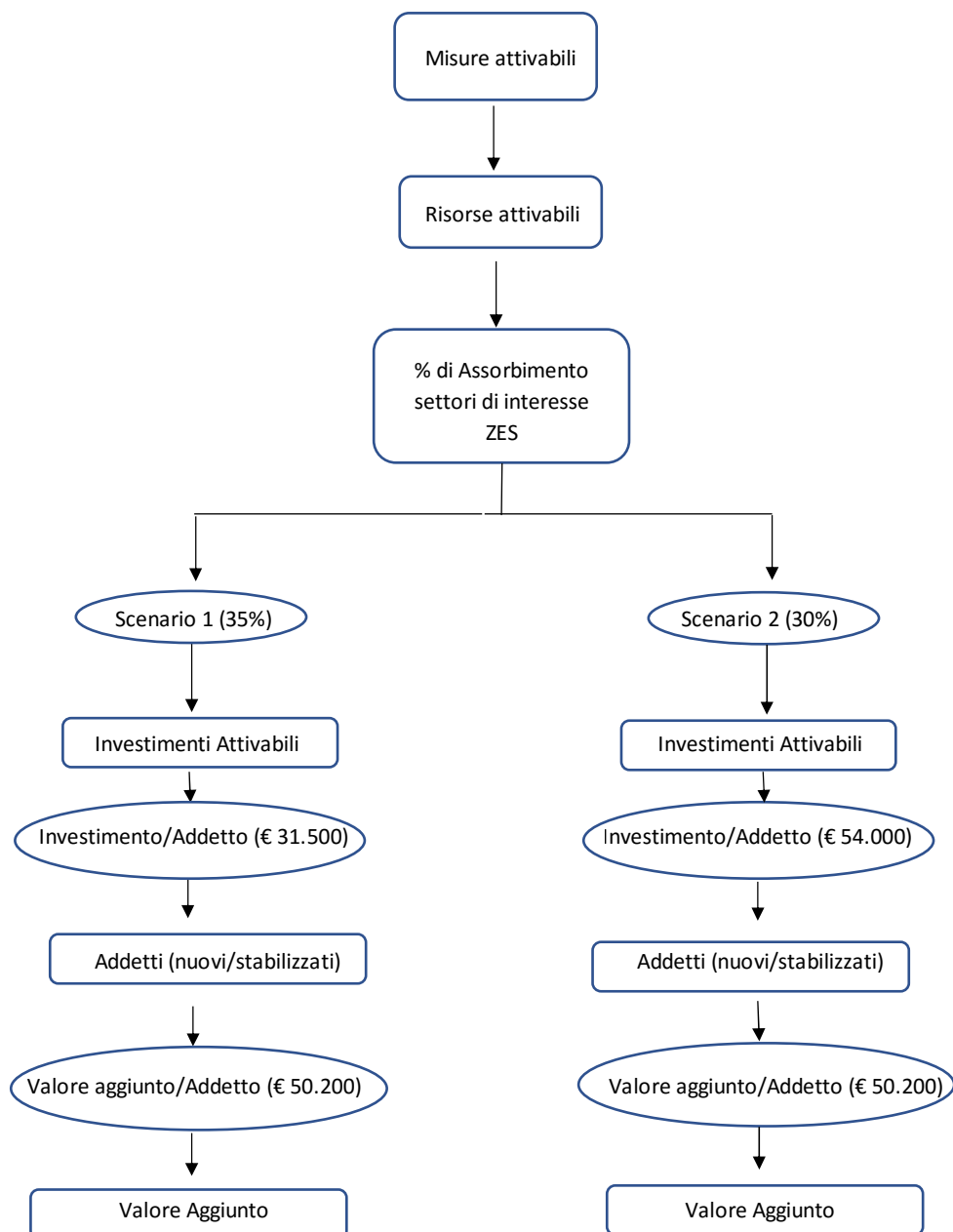
Fig. 10.1 - Principali aree di ricaduta economica della ZES

Fig. 10.1.1 – Framework del modello di stima impatto



Bibliografia per l'analisi di impatto economico sociale

Alder, S., Shao, L., & Zilibotti, F. (2016). Economic reforms and industrial policy in a panel of Chinese cities. *Journal of Economic Growth*, 21(4), 305-349.

Aggarwal, A. (2005). Performance of export processing zones: a comparative analysis of India, Sri Lanka and Bangladesh. *Indian Council for Research on International Economic Relations*, 155, 10-13.

Aggarwal, A., Hoppe, M., & Walkenhorst, P., (2008). Special Economic Zones and economic diversification: some evidence from South Asia. In: Newfarmer, Richard, Shaw, William, Walkenhorst, Peter (Eds.), *Breaking into New markets: Emerging Lessons for Export Diversification*. World Bank, Washington DC.

Chen, J. (1993). Social Cost-Benefit Analysis of China's Shenzhen Special Economic Zone. *Development Policy Review*, 11(3), 261-272.

F. I. A. S. (2008). *Special Economic Zones: Performance, Lessons Learned, and Implications for Zone Development*. FIAS, Washington, DC.

Fuller, B., & Romer, P. (2012). *Success and the city: How charter cities could transform the developing world*. Macdonald-Laurier Institute for Public Policy.

Ge, W. (1999). Special economic zones and the opening of the Chinese economy: Some lessons for economic liberalization. *World Development*, 27(7), 1267-1285.

Jayanthakumaran, K. (2003). Benefit-cost appraisals of export processing zones: A survey of the literature. *Development Policy Review*, 21(1), 51-65.

Jenkins, M., Esquivel, G., & Larrain, F. (1998). Export processing zones in Latin America. *Development Discussion Paper*, 646.

Jensen, C. (2017). The employment impact of Poland's special economic zones policy. *Regional Studies*, 1-13.

Johansson, H., & Nilsson, L. (1997). Export processing zones as catalysts. *World Development*, 25(12), 2115-2128.

Lall, S. (2000). Technological change and industrialization in the Asian newly industrializing economies: achievements and challenges. *Technology, learning and innovation: Experiences of newly industrializing economies*, 13-68.

Miyagiwa, K. F. (1986). A reconsideration of the welfare economics of a free-trade zone. *Journal of International Economics*, 21(3-4), 337-350.

Monge González, R., Rosales Tijerino, J., & Arce Alpízar, G. (2005). Cost benefit analysis of the free trade zone system: the impact of foreign direct investment in Costa Rica (No. 382.97286 M743c). Washington, US: OEA.

Rhee, Y. W., Katterbach, K., & White, J. (1990). Free trade zones in export strategies. The World Bank Industry and Energy Department, PRE.

Sadni Jallab & M. Blanco de Armas, E. (2002). A review of the role and impact of export processing zones in world trade: The case of Mexico. HAL.

Wang, J. (2013). The economic impact of special economic zones: Evidence from Chinese municipalities. *Journal of development economics*, 101, 133-147.

Warr, P. G. (1989). Export processing zones: The economics of enclave manufacturing. *The World Bank Research Observer*, 4(1), 65-88.

Zeng, D. Z. (Ed.). (2010). Building engines for growth and competitiveness in China: Experience with special economic zones and industrial clusters. World Bank Publications.

Zeng, D. Z. (2016). Special economic zones: Lessons from the global experience. PEDL Synthesis Paper Series, (1).

11 - I soggetti pubblici e privati coinvolti

11.1 Consultazioni intervenute nella fase prodromica alla formalizzazione del Piano di Sviluppo Strategico

La Regione Campania, ai fini dell'elaborazione del presente Piano di Sviluppo Strategico è stata fortemente impegnata in un percorso di confronto e concertazione con gli stakeholder e con i diversi soggetti territorialmente coinvolti nella istituzione della Zona Economica Speciale in Campania. Il lavoro prodromico alla formulazione del documento è stata realizzata, all'esito dell'approvazione della DGR 720 del dicembre 2016, con la quale l'Amministrazione regionale aveva già compiuto un primo passo significativo per l'individuazione delle aree, sulla base delle prime analisi territoriali e in assenza degli strumenti normativi intervenuti più avanti. Anzi, la citata deliberazione ha fondamentalmente rappresentato un vero e proprio atto di impulso al Governo per la previsione di tale istituto, in attuazione del Patto per lo Sviluppo della Campania. In questa fase, si sono tenute numerose riunioni con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, avvalendosi della collaborazione volontaria e del confronto con importanti istituti di ricerca e con docenti universitari esperti in logistica ed economia per un indispensabile approfondimento, uno studio sulle esperienze già realizzate in altri Paesi, nonché per procedere ad un'analisi di scenario al fine di mettere a sistema i complessi fattori che convergono nel percorso di istituzione della ZES.

La Regione Campania ha svolto nella fase prodromica all'approvazione del D.P.C.M. anche un ruolo molto incisivo in sede di Conferenza Stato Regioni, fornendo una serie di elementi e di integrazioni di cui l'Ufficio Legislativo del Ministero per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno ha tenuto conto nella fase di stesura del provvedimento definitivo.

In attuazione del DPCM è stato avviato, nel contempo, un articolato percorso di confronto e concertazione, con le organizzazioni datoriali e le OO. SS dei lavoratori, conclusosi con una riunione congiunta, svoltasi in data 09/02/2018, in occasione della quale, sono stati forniti interessanti spunti di riflessione ed è stata espresso un assenso sul lavoro complessivo svolto dall'Amministrazione regionale. Un percorso puntuale è stato effettuato, altresì, con i diversi soggetti interessati alla istituzione della ZES ed in particolare con i referenti/titolari delle aree già individuate con la DGR 720/2016.

Nel seguente prospetto sono indicati gli enti interpellati per ciascuna area individuata:

Aree	Enti
Il Porto di Napoli	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale
Napoli Est	Comune Napoli
L'area Bagnoli/Coroglio	Comune Napoli – Invitalia
L'aeroporto di Napoli	Comune Napoli - Comune di Casoria - GE.S.A.C. SpA
L'Interporto Campano	Interporto Campano SpA - Comune di Nola
L'area Asi di Nola Marigliano	Consorzio Asi di Napoli
L'area Asi di Pomigliano	Consorzio Asi di Napoli
L'area Asi di Acerra	Consorzio Asi di Napoli
L'area Asi di Caivano	Consorzio Asi di Napoli
L'Area Asi di Arzano Frattamaggiore	Consorzio Asi di Napoli
L'Interporto Sud Europa di Marcianise/Maddaloni	Interporto Sud Europa SpA – Comune di Maddaloni – Comune di Marcianise
L'area Asi di Marcianise/S.Marco	Consorzio Asi di Caserta
L'area Asi di Aversa Nord	Consorzio Asi di Caserta
Il Porto di Castellammare di Stabia	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale
L'area industriale di Castellammare "Foce Sarno"	Consorzio Asi di Napoli
Il Porto di Salerno	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale
L'aeroporto di Pontecagnano	Aeroporto di Salerno - Costa d'Amalfi SpA – Comune di Pontecagnano – Comune di Bellizzi
L'area Asi di Salerno	Consorzio Asi di Salerno
L'area Asi di Battipaglia	Consorzio Asi di Salerno
L'area Asi Fisciano/Mercato S. Severino	Consorzio Asi di Salerno
L'area industriale di Nocera	Comune di Nocera
L'area Industriale di Sarno	Comune di Sarno
La Piattaforma Logistica di Contrada Olivola	Comune di Benevento
L'area Asi Ponte Valentino.	Comune di Benevento – Consorzio Asi di Benevento
L'area Asi industriale e Logistica di Valle Ufita	Consorzio Asi di Avellino
L'area Asi di Pianodardine	Consorzio Asi di Avellino
L'area Asi di Calaggio	Consorzio Asi di Avellino

La Direzione Generale Sviluppo Economico ha programmato una serie di incontri con gli enti per rappresentare le specifiche articolazioni dell'istituto normativo e i suoi risvolti applicativi rispetto alle politiche insediative nella ZES e per fornire tutto il supporto necessario ai fini di una corretta perimetrazione delle aree, alla luce del DPCM e delle direttrici del presente Piano di

Sviluppo Strategico. A valle di detti incontri è stata trasmessa a tutti gli enti una formale richiesta di informazioni relativamente alle aree candidate.

Gli enti hanno offerto il loro necessario contributo, fornendo la proposta di perimetrazione e i dati richiesti. L'Ufficio, anche con il supporto della Piattaforma I.TER. Campania ha effettuato una puntuale attività istruttoria sulle proposte, per verificarne, alla luce dei criteri individuati, i requisiti per l'inclusione nella proposta territoriale della ZES Campania.

Di seguito si riporta il prospetto riepilogativo con i dati relativi alle proposte di perimetrazione fornite dagli Enti:

N.	Area inclusa	Superficie candidata dagli Enti (Ha)	Riscontro Enti
1	Porto di Napoli	158,00	AdSP Tirreno Centrale – nota acquisita con prot. Reg. n. 54754 del 25/01/2018 (email)
2	Porto di Salerno	37,87	AdSP Tirreno Centrale – nota acquisita con prot. Reg n. 54754 del 25/01/2018
3	Porto Castellammare di Stabia	25,53	AdSP Tirreno Centrale – nota acquisita con prot. Reg n. 54754 del 25/01/2018
4	Aeroporto Napoli	53,68	Aeroporto Internazionale di Napoli – GESAC – pec del 08/03/18, acquisita al prot. Regionale n. 161145 del 12/03/18
5	Aeroporto Salerno Costa D'Amalfi	20,32	Aeroporto Salerno Costa D'Amalfi nota prot. 1217/3 del 28/12/2018, acquisita al prot. Reg 9899 del 08/01/2018
6	Interporto Sud Europa	347,80	Interporto Sud Europa nota prot 300-00318-18-CMP-CMP 02/03/2018 acquisita con prot reg n.145330 del 05/03/2018
7	Interporto Campano	155,00	Interporto Campano – pec del 23.02.18, acquisito al prot. Regionale al n. 126606 del 23/02/18.
8	Napoli EST	168,82	Comune di Napoli - nota prot 274977 del 20/03/2018 acquisita al prot. Reg. n. 187752 del 21/03/2018
9	Bagnoli/Coroglio	32,57	Comune di Napoli - nota prot 274977 del 20/03/2018 acquisita al prot. Reg. n. 187752 del 21/03/2018

N.	Area inclusa	Superficie candidata dagli Enti (Ha)	Riscontro Enti
10	ASI CE Marcianise/S.Marco	550,00	Consorzio ASI CE - pec del 12/02/18 prot. 1338 acquisita al prot Regionale n. 98853 del 13/02/18
11	ASI CE Aversa Nord	294,00	Consorzio ASI CE - pec del 12/02/18 prot. 1338 acquisita al prot. Regionale n. 98853 del 13/02/18
12	ASI NA Caivano	291,17	Consorzio ASI NA – pec del 16/03/18 acquisita al prot. Regionale n. 199739 del 26/03/18.
13	ASI NA Casoria – Frattamaggiore – Arzano	162,19	ASI NA – pec del 01/03/2018 acquisita al prot. Regionale al 137095 del 01/03/18
14	ASI NA Nola/Marigliano	297,00	Consorzio ASI NA – pec del 16/03/18, acquisita al prot. Regionale n 199739 del 26/03/18.
15	ASI NA Pomigliano	308,75	Consorzio ASI NA – pec del 16/03/18, acquisita al prot. Reg. n 199739 del 26/03/18 e integrazione prot. 1054 del 15/03/18, acquisita al prot. Reg 175619 del 16/03/18.
16	ASI NA Acerra	298,00	ASI NA – pec del 01/03/2018 acquisita al prot. Reg. n.137095 del 01/03/18
17	ASI NA Foce Sarno	206,14	ASI NA – Nota del 01/03/2018 acquisita al prot. Reg n. 137095 del 01/03/18
18	ASI SA Salerno	356,00	Consorzio ASI SA – nota prot. 1282 del 21/03/18 - acquisita con prot. Reg. n. 190977 del 22/03/2018
19	ASI SA Battipaglia	340,00	Consorzio ASI SA – nota prot. 1282 del 21/03/18 - acquisita con prot. Reg. n. 190977 del 22/03/2018
20	ASI Fisciano/Mercato S.Severino	168,50	Consorzio ASI SA – nota prot. 1282 del 21/03/18 - acquisita con prot. Reg. n. 190977 del 22/03/2018
21	ASI BN Ponte Valentino	113,70	Comune di Benevento - nota prot 11931 del 02/02/2018 - acquista con prot. Reg. 79583 del 05/02/2018

N.	Area inclusa	Superficie candidata dagli Enti (Ha)	Riscontro Enti
22	ASI AV - Valle Ufita	237,25	Consorzio ASI AV - nota prot. 434 del 29/01/2018 - acquisita con prot. Reg 79565 del 05/02/2018
23	ASI AV Pianodardine	294,00	Consorzio ASI AV - nota prot. 434 1159 del 15/03/2018 - acquisita con prot. Reg 175600 del 16/03/2018
24	ASI AV Calaggio	36,50	Consorzio ASI AV - nota prot 438 del 29/01/18, acquisita al prot. Reg. n 79555 del 05/02/2018
25	Comune di Castel San Giorgio	2,30	Comune di Castel San Giorgio – prot. 7500 del 26/03/18, acquisita al prot. Regionale n. 199165 del 26/03/18
26	Piattaforma Logistica di – BN- Contrada Olivola	41,45	Comune di Benevento - nota prot 11931 del 02/02/2018 - acquista con prot. Reg. 79583 del 05/02/2018
27	Area PIP Nocera Inferiore (SA) “Fosso imperatore”	54,59	Comune di Nocera Inferiore pec del 01/02/2018 - acquisita con prot. Reg. n. 79623 del 05/02/2018
28	Area PIP di Sarno (SA) “Ingegno”	95,00	Agenzia per lo Sviluppo del Sistema Territoriale della Valle del Sarno - nota prot 96 del 16/01/2018 acquisita con prot. Reg. 33018 del 16/01/2018
29	Area PIP Nautico di Salerno	8,09	Comune di Salerno - nota prot. 56521 del 27/03/18 - acquisita al prot. Reg 203456 del 27/03/18
	TOTALE	5.154,22	

A conclusione dell'iter condotto, gli enti interpellati sono stati chiamati, con la sottoscrizione di una formale dichiarazione, a dare atto del percorso compiuto rispetto alla proposta formulata e confrontata con gli Uffici competenti, con l'impegno a garantire ogni supporto necessario al regolare svolgimento delle attività funzionali all'attuazione del Piano di Sviluppo Strategico, ivi compresa la disponibilità a sottoscrivere accordi finalizzati al

riconoscimento dei benefici di semplificazione previsti, agli sgravi fiscali o ad altre misure a favore dell'attrazione di investimenti.

AREE ZES	Comune coinvolto	Richiesta dichiarazione impegno ai Comuni ricadenti in area ZES	Riscontro dei Comuni	Richiesta dichiarazione impegno agli Enti coinvolti	Riscontro degli Enti
Area industriale di Napoli Est	Napoli	Prot. 179101 del 19/03/18	Comune di Napoli – prot. 298409 del 27/03/2018 – acquisita con prot. reg n. 204833 del 28/03/2018		
Area Bagnoli/Coroglio	Napoli				
Aeroporto di Napoli	Napoli			Aeroporto Internazionale di Napoli - Prot 167988 del 14/03/18	Aeroporto Internazionale di Napoli – prot AD/23 del 19/03/18 pec del 19/03/18 – acquisita al prot 183496 del 20/03/18.
	Casoria	Prot 170670 del 14/03/18	In corso di acquisizione		
Interporto Campano	Nola	Prot 170655 del 14/03/18	In corso di acquisizione	a Interporto Campano – Prot 168029 del 14/03/18	Interporto Campano – prot 96/18 del 15/03/18 pec del 19/03/18 – acquisita al prot 183531 del 20/03/18.
Area Asi di Nola Marigliano	Nola	Prot 170655 del 14/03/18	In corso di acquisizione	a Consorzio ASI di NA – Prot 168067 del 14/03/18	In corso di acquisizione parere Avvocatura
	Marigliano	Prot 174859 del 16/03/18	In corso di acquisizione		
Area Asi di Pomigliano	Pomigliano D'Arco	Prot 170650 del 14/03/18	Pomigliano D'Arco – prot 6104 del 19/03/18 pec del 19/03/18 – acquisita al prot 180398 del 19/03/18.		

AREE ZES	Comune coinvolto	Richiesta dichiarazione impegno ai Comuni ricadenti in area ZES	Riscontro dei Comuni	Richiesta dichiarazione impegno agli Enti coinvolti	Riscontro degli Enti
Area Asi di Acerra	Acerra	Prot 170504 del 14/03/18	Acerra – prot 18320 del 19/03/18 pec del 19/03/18 – acquisito al prot. 183511 del 20/03/18		
Area Asi di Caivano	Caivano	Prot 170501 del 14/03/18	In corso di acquisizione		
Area Asi di Arzano Frattamaggiore, Casoria	Arzano	Prot 170686 del 14/03/18	Arzano – prot 7531 del 19/03/18 pec del 19/03/18, acquisito al prot. n. 183453 del 20/03/18.		
	Casoria		Casoria – prot 16675 del 16/03/18 pec del 16/03/18 – acquisita al prot. reg.179348 del 19/03/18.		
	Frattamaggiore		In corso di acquisizione		
Interporto Sud Europa di Marcianise/Maddaloni	Marcianise	Prot 170660 del 14/03/18	Marcianise – prot 10164 del 15/03/18 pec del 15/03/18 ore 18,44 – acquisita al prot. 179298 del 19/03/18.	Interporto Sud Europa Prot 167973 del 14/03/18	Interporto Sud Europa – prot 300-00402 del 15/03/18 -pec del 15/03/18 – acquisita al prot. 179396 del 19/03/18.
	Maddaloni		In corso di acquisizione		
Area Asi di Marcianise/S.Marco	Marcianise	Prot 169495 del 14/03/18	Marcianise – prot 10163 del 15/03/18 pec del 15/03/18 ore 18,41 – acquisita al prot. 179367 del 19/03/18.	a Consorzio ASI di CE - Prot 168010 del 14/03/18	Consorzio ASI CE – prot 2265 del 15/03/18 -pec del 15/03/18 – acquisita al prot. 179380 del

AREE ZES	Comune coinvolto	Richiesta dichiarazione impegno ai Comuni ricadenti in area ZES	Riscontro dei Comuni	Richiesta dichiarazione impegno agli Enti coinvolti	Riscontro degli Enti
	San Marco Evangelista		San Marco Evangelista – prot. 3375 del 19/03/18 pec del 19/03/18 – acquisita al prot. 182594 del 20/03/18.		19/03/18.
Area Asi di Aversa Nord	Teverola	Prot 169461 del 14/03/18	Teverola – pec del 16/03/18 – acquisita al prot. 179283 del 19/03/18.		
	Carinaro		Carinaro – prot. 2174 del 19/03/18 pec del 19/03/18 – acquisita al prot. 180504 del 19/03/18.		
	Gricignano di Aversa		Gricignano di Aversa – prot 3257 del 19/03/18 pec del 19/03/18 – acquisita al prot. 182542 del 20/03/18.		
Area Asi di "Foce Sarno"	Castellammare di Stabia	Prot 169541 del 14/03/18	In corso di acquisizione	a Consorzio ASI di NA – Prot 168067 del 14/03/18	In corso di acquisizione
	Torre Annunziata		Torre Annunziata – prot 615 del 19/03/18 pec del 19/03/18 – acquisita al prot. 180482 del 19/03/18.		
Aeroporto di Salerno	Pontecagnano	Prot 170696 del 14/03/18	In corso di acquisizione	a Aeroporto di Salerno – Prot 168001 del 14/03/18	Aeroporto di Salerno – prot. 304/3 del 26/03/18, pec del 26/03/18, acquisita al prot. 200737 del 27/03/18
	Bellizzi		Bellizzi – prot 6022 del 19/03/18 pec del 19/03/18 – acquisita al prot. 180431 del 19/03/18.		

AREE ZES	Comune coinvolto	Richiesta dichiarazione impegno ai Comuni ricadenti in area ZES	Riscontro dei Comuni	Richiesta dichiarazione impegno agli Enti coinvolti	Riscontro degli Enti
Area Asi di Salerno	Salerno	Prot. 179119 del 19/03/18	Salerno – prot. 56821 del 27/03/18, pec del 27/03/18, acquisito al prot. 203456 del 27/03/18.	a Consorzio ASI di SA – Prot 168021 del 14/03/18	Consorzio ASI SA prot 1260 del 20/03/18 pec del 21/03/18
Area Asi di Battipaglia	Battipaglia	Prot 174852 del 16/03/18	Battipaglia – prot. 26549 del 28/03/2018	a Consorzio ASI di SA – Prot 168021 del 14/03/18	
Area PIP Nocera Inferiore (SA) “Fosso imperatore”	Nocera Inferiore	Prot 168049 del 14/03/18	Nocera Inferiore – prot 13830 del 15/03/18 pec del 16/03/18 – acquisita al prot. 179335 del 19/03/18.		
Area PIP di Sarno (SA) “Ingegno”	Sarno	Prot 168057 del 14/03/18	Sarno – prot 11918 del 15/03/18 – pec 15/03/18 – acquisita al prot. 179404 del 19/03/18.		
Area Asi di Fisciano/Mercato S.Severino	Fisciano	Prot 169551 del 14/03/18	Fisciano – prot. 6590 del 26/03/18, pec del 26/03/18, acquisita al prot.197681 del 26/03/18.	a Consorzio ASI di SA – Prot 168021 del 14/03/18	
	Mercato San Severino		In corso di acquisizione		
Piattaforma Logistica di Contrada Olivola	Benevento	Prot 168040 del 14/03/18	Comune Benevento – prot 26570 del 15/03/18 - pec del 15/03/18 ore 13,48 – acquisita al prot. 179265 del		

AREE ZES	Comune coinvolto	Richiesta dichiarazione impegno ai Comuni ricadenti in area ZES	Riscontro dei Comuni	Richiesta dichiarazione impegno agli Enti coinvolti	Riscontro degli Enti
Area Asi Ponte Valentino	Benevento		19/03/18.	a Consorzio di BN - Prot 169448 del 14/03/18	Asi BN nota prot 276 del 15/03/18 – pec del 16/03/18 – acquisita al prot. 179324 del 19/03/18.
Area Asi di Valle Ufita	Flumeri	Prot 169528 del 14/03/18	Flumeri – prot 1742 del 21/03/18 pec del 21/03/18 – acquisita al prot. 190993 del 22/03/18.	a Consorzio ASI di AV – Prot 168017 del 14/03/18	Dichiarazione prot. 1340 del 27/03/2018 acquisita al prot. reg. n. 203943 del 28/03/2018
	Frigento		Frigento – prot. 1457 del 19/03/18 – pec del 19/03/18 – acquisita al prot. 182560 del 20/03/18.		
Area Asi di Pianodardine	Avellino	Prot 169519 del 14/03/18	Avellino – prot 2018/20227/20280 del 19/03/18 pec del 19/03/18 – acquisita al prot 180466 del 19/03/18		
	Grottolella		In corso di acquisizione		
	Manocalzati		Manocalzati – prot 1774 del 20/03/18 pec del 20/03/18 – acquisita al prot 183584 del 20/03/18.		
	Montefredane		Montefredane – prot 800 del 19/03/18 pec del 19/03/18 – acquisita al prot. 183558 del 20/03/18.		

AREE ZES	Comune coinvolto	Richiesta dichiarazione impegno ai Comuni ricadenti in area ZES	Riscontro dei Comuni	Richiesta dichiarazione impegno agli Enti coinvolti	Riscontro degli Enti
	Prata di Principato Ultra		Prata di Principato Ultra – prot. 1800 del 21/03/18 pec del 21/03/18 – acquisita al prot. 191016 del 22/03/18.		
	Pratola Serra		Pratola Serra – prot. 1650 del 19/03/18 – pec del 19/03/18 – acquisita al prot. 183474 del 20/03/18.		
	Atripalda		Atripalda – prot 6542 del 19/03/18 pec del 19/03/18 – acquisita al prot. 182581 del 20/03/18.		
Area Asi di Calaggio	Lacedonia	Prot 169575 del 14/03/18	Lacedonia – prot. 1404 del 19/03/18 pec del 19/03/18 – acquisita al prot. reg.179237 del 19/03/18.		
Area industriale - Località Codola - Castel San Giorgio	Castel San Giorgio	Prot. 200701 del 27/03/18	Castel S. Giorgio – prot.7874 del 28/03/2018 – acquisita al prot. reg. n. 206498 del 28/03/2018		
Area PIP cantieristica Nautica di Salerno	Salerno	Prot. 179119 del 19/03/18	Comune di Salerno prot. 56821 del 27/03/18, pec del 27/03/18, acquisito al prot. 203456 del 27/03/18.		

11.2 Tavolo di Partenariato

Nell'ottica della massima condivisione, alla luce dei principi di sussidiarietà orizzontale, nel convincimento che la concertazione è il principio fondamentale su cui devono fondarsi le scelte per le politiche di sviluppo regionale, è stato convocato, in data 13/02/2018, il Tavolo di Partenariato, opportunamente integrato con un elenco di soggetti aggiuntivi rispetto a quelli coinvolti per regolamento. Il Tavolo di Partenariato è così composto:

Organizzazioni rappresentate	
1	CGL
2	CISL
3	UIL
4	UGL
5	CIDA
6	CONFINDUSTRIA
7	CONFAPI
8	CONFCOMMERCIO
9	CONFESERCENTI
10	CNA
11	CLAAI
12	CASARTIGIANI
13	CONFARTIGIANATO
14	COLDIRETTI
15	CIA
16	CONFAGRICOLTURA
17	LEGA DELLE COOPERATIVE
18	AGCI
19	CONFCOOPERATIVE
20	UNCI
21	ABI
22	CONFSERVIZI
23	LEGAMBIENTE
24	WWF
25	ACLI
26	TERZO SETTORE
27	ANCI
28	LEGA DELLE AUTONOMIE LOCALI
29	UPI

Gli altri soggetti convocati al Tavolo di Partenariato per la ZES

1	Università degli Studi di Napoli "Federico II"
2	Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli"
3	Università degli Studi di Salerno
4	Università degli Studi del Sannio
5	Università degli Studi di Napoli "Parthenope"
6	Università degli Studi "Suor Orsola Benincasa"
7	Università degli Studi di Napoli "L'Orientale"
8	Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale della provincia di Avellino
9	Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale della provincia di Benevento
10	Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale della provincia di Caserta
11	Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale della provincia di Napoli
12	Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Salerno
13	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale
14	Interporto Campano S.p.A
15	Interporto Sud Europa S.p.A
16	GE.S.A.C. S.p.A.
17	Aeroporto di Salerno – Costa d'Amalfi S.p.A
18	Anasped
19	Assiterminal
20	Assologistica Operatori Logistici Intermodali
21	Confcommercio
22	Confindustria
23	Assocostieri
24	Confitarma
25	Fedarlinea
26	Federagenti
27	Fedespediti
28	Fercargo

Il Tavolo di Partenariato ha espresso un orientamento favorevole alla proposta generale e agli indirizzi del Piano di Sviluppo Strategico illustrati nel corso dell'incontro, confortando in questo modo le scelte in corso di definizione da parte della Giunta Regionale per l'istituzione della Zona Economica Speciale.

11.3 Consultazione dei Sindaci

L'art.5, comma 2 del D.P.C.M. prevede che ai fini della proposta di istituzione della ZES siano “sentiti i sindaci delle aree interessate”. Pertanto, in data 16/03/2018, è stata convocata a mezzo pec una riunione con tutti i sindaci delle aree interessate ai quali è stata presentata la presente proposta di Piano di Sviluppo Strategico.

Elenco comuni convocati

N.	Amministrazione
1	Comune di Acerra
2	Comune di Arzano
3	Comune di Atripalda
4	Comune di Avellino
5	Comune di Battipaglia
6	Comune di Bellizzi
7	Comune di Benevento
8	Comune di Caivano
9	Comune di Carinaro
10	Comune di Casoria
11	Comune di Castel San Giorgio
12	Comune di Castellammare di Stabia
13	Comune di Fisciano
14	Comune di Flumeri
15	Comune di Frattamaggiore
16	Comune di Frigento
17	Comune di Gricignano di Aversa
18	Comune di Grottolella
19	Comune di Lacedonia
20	Comune di Maddaloni
21	Comune di Manocalzati
22	Comune di Marcianise
23	Comune di Marigliano

24	Comune di Mercato S. Severino
25	Comune di Montefredane
26	Comune di Napoli
27	Comune di Nocera Inferiore
28	Comune di Nola
29	Comune di Pomigliano d'Arco
30	Comune di Pontecagnano
31	Comune di Pratola di Principato Ultra
32	Comune di Pratola Serra
33	Comune di San Marco Evangelista
34	Comune di Salerno
35	Comune di Sarno
36	Comune di Teverola
37	Comune di Torre Annunziata

Il percorso si è concluso con la sottoscrizione della dichiarazione con la quale gli enti interessati alla ZES hanno dato atto di aver condiviso e concordato la perimetrazione delle aree incluse nella proposta ricadenti nell'ambito territoriale di propria competenza, nonché le articolazioni della proposta di Piano di Sviluppo Strategico e impegnandosi a garantire, per quanto di competenza, ogni supporto necessario al regolare svolgimento delle attività funzionali all'attuazione del piano strategico per il perseguimento dei connessi obiettivi di sviluppo.

Appendice al Piano di Sviluppo Strategico – ZES CAMPANIA

- Leggi annuali di semplificazione
 - Legge regionale 14 ottobre 2015, n. 11. recante “Misure urgenti per semplificare, razionalizzare e rendere più efficiente l'apparato amministrativo, migliorare i servizi ai cittadini e favorire l'attività di impresa. Legge annuale di semplificazione 2015” (BURC n. 60 del 14 Ottobre 2015);
 - Legge regionale 8 agosto 2016, n. 22. recante “Legge annuale di semplificazione 2016 - Manifattur@ Campania: Industria 4.0” (BURC n. 54 del 8 Agosto 2016)
 - Legge regionale 28 luglio 2017, n. 23 recante “Regione Campania Casa di Vetro Legge annuale di semplificazione 2017” (BURC n. 61 del 31 Luglio 2017)
- DGR n. 720 del 13/12/2016 avente ad oggetto “Zona economica speciale - proposta progettuale di individuazione delle aree per l'adesione alla fase di sperimentazione promossa dal Governo” (BURC n. 1 del 2 Gennaio 2017).
- Provvedimenti per il riconoscimento delle aree di crisi industriale
 - DGR n. 604 del 31/10/2016 recante “Individuazione delle aree di crisi industriale non complessa ai sensi del Decreto del Ministro per lo Sviluppo Economico 4 agosto 2016” (BURC n. 72 del 3 Novembre 2016). Elenco dei territori approvato con Decreto direttoriale del MiSE 19/12/2016;
 - DGR n. 590 del 26/09/2017 recante “Proposta al Ministro per lo Sviluppo Economico per il riconoscimento di situazione di crisi industriale complessa ai sensi del DM 31 gennaio 2013” (Sez. Trasparenza del sito istituzionale Regione Campania) Riconoscimento aree di crisi complessa con DM del 22/11/2017.
- Protocolli di Intesa sottoscritti
 - Protocollo d'intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico e con ICE Agenzia, sottoscritto in data 23 giugno 2016;
 - Protocollo d'intesa con SACE e SIMEST, sottoscritto in data 11 gennaio 2017;

- Protocollo d'intesa con Unioncamere Campania, sottoscritto in data 11 gennaio 2107;
- Protocollo d'Intesa "Terre dell'Ufita", sottoscritto in data 14 febbraio 2018.
- Accordi di Programma Quadro
 - Accordo di Programma Quadro per il cofinanziamento dei Contratti di Sviluppo di cui al Decreto del MiSE del 9 dicembre 2014 e ss.mm.ii, sottoscritto tra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Campania, Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.a. (INVITALIA) in data 22 giugno 2017;
 - "Accordo di Programma Quadro per il cofinanziamento di interventi di riconversione e riqualificazione produttiva nei territori della Regione Campania riconosciuti quali aree di crisi non crisi non complessa" sottoscritto tra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Campania, Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.a. (INVITALIA) in data 22 dicembre 2017.
- Masterplan del Porto di Napoli.
- Rapporto Svimez 2017 sull'Economia del Mezzogiorno.

