

Stati Generali della Logistica del Mezzogiorno

Il Mezzogiorno e le Zone Economiche Speciali

Prof. Anna Masutti
Presidente RFI



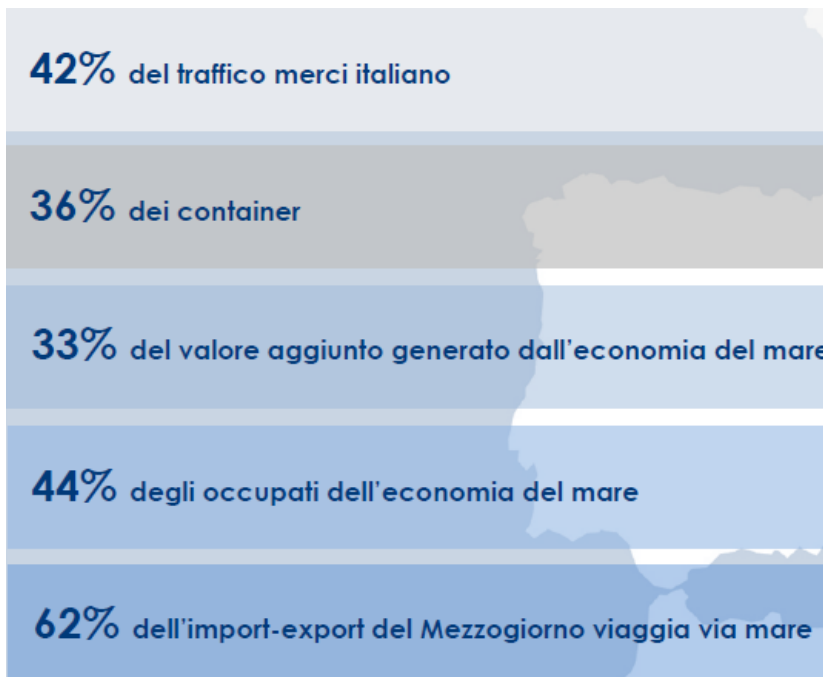
Il Mezzogiorno e le Zone Economiche Speciali

I porti del Mezzogiorno e il loro peso nell'economia nazionale

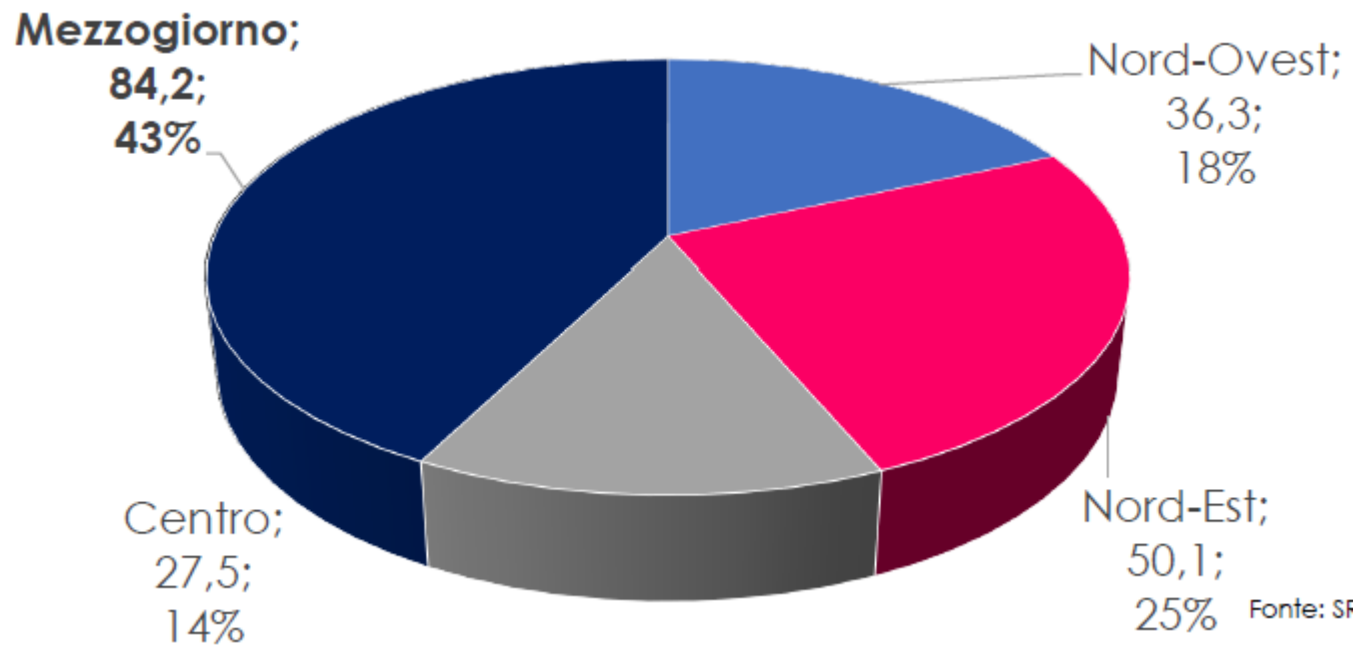
Il Mezzogiorno ha un peso rilevante nella Blue Economy italiana: **62% dell'import-export** delle imprese del **Mezzogiorno** è trasportato via mare (media Italia = 36%).

Nel **primo semestre 2020** il traffico complessivo delle merci movimentate dai porti del **mezzogiorno** copre il **43% dell'Italia** ed è superiore alle altre Macroaree.

IL PESO MARITTIMO DEL MEZZOGIORNO



RIPARTIZIONE DEL TRAFFICO PORTUALE MERCI PER MACROAREA – I SEM 2020 (MLN TONN E %)

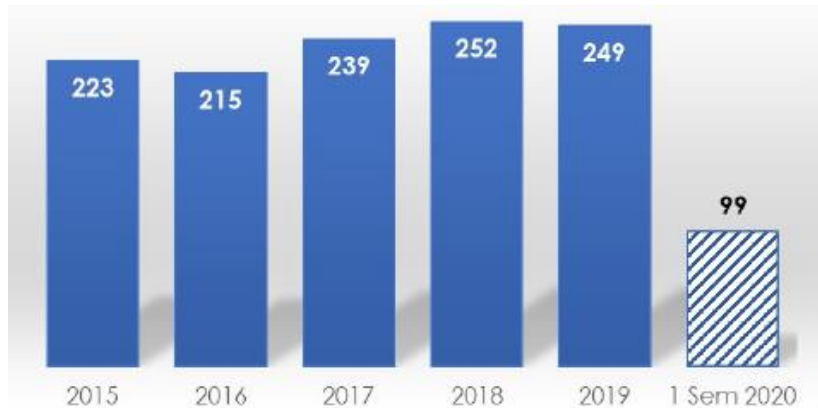


FONTE: SRM su dati Assoporti

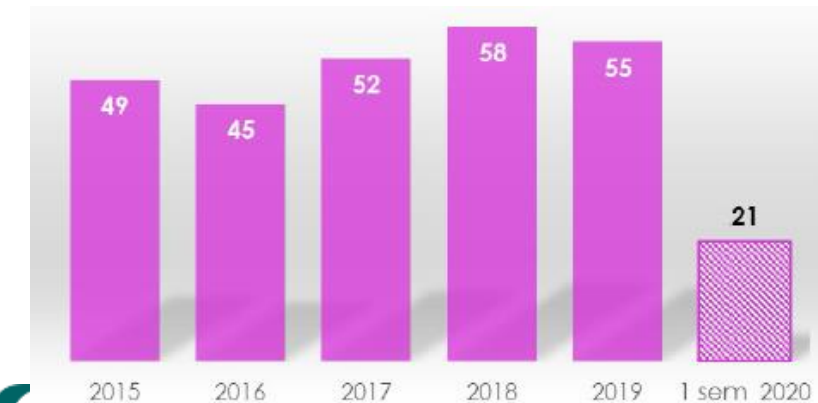
Il Mezzogiorno e le Zone Economiche Speciali

L'import-export marittimo del Mezzogiorno e il confronto con i valori nazionali (2015 – I sem 2020)

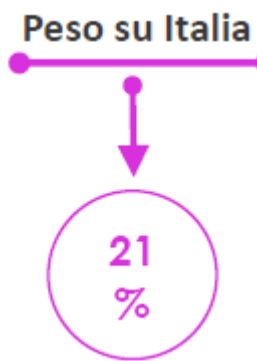
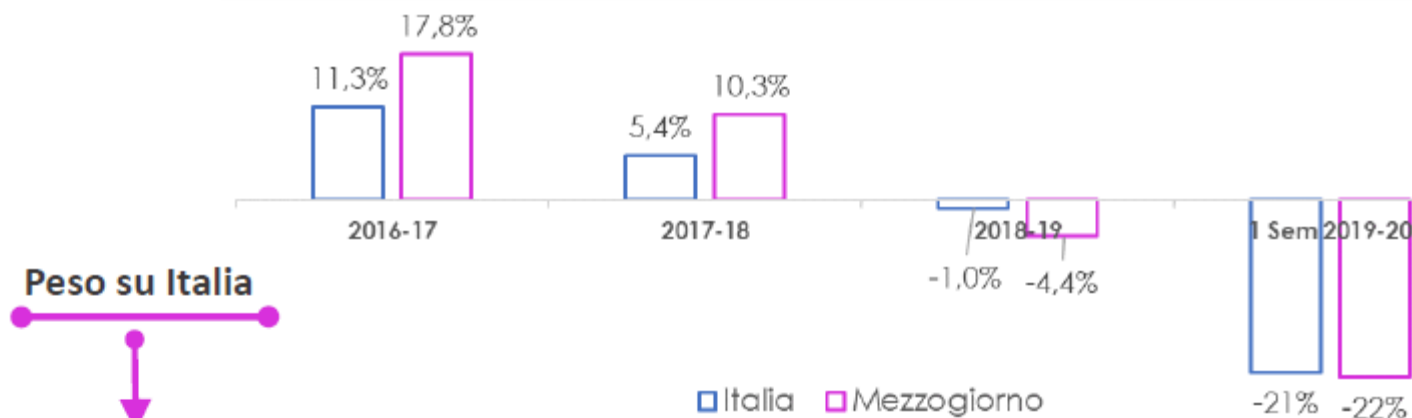
IMPORT-EXPORT ITALIA



IMPORT-EXPORT MEZZOGIORNO



CONFRONTO VARIAZIONE % ANNUE IMPORT-EXPORT ITALIA E MEZZOGIORNO



Il **Mezzogiorno** ha un peso rilevante nella **bilancia commerciale marittima nazionale**. Con i valori fatti registrare nell'arco degli ultimi 5 anni (2015-2019), è possibile affermare che il suo peso sia del **21%**, come mostrato dal confronto di lato.

Il Mezzogiorno e le Zone Economiche Speciali

FONTE: SRM su dati Assoporti

Gli effetti del Covid-19 sui porti del Mezzogiorno

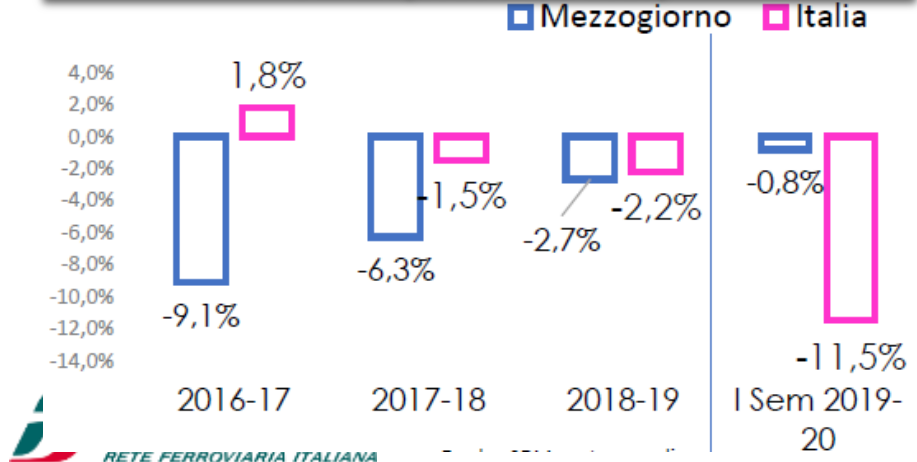
MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA MERCI PORTI MEZZOGIORNO 2016-I SEM 2020 (MLN TONN)



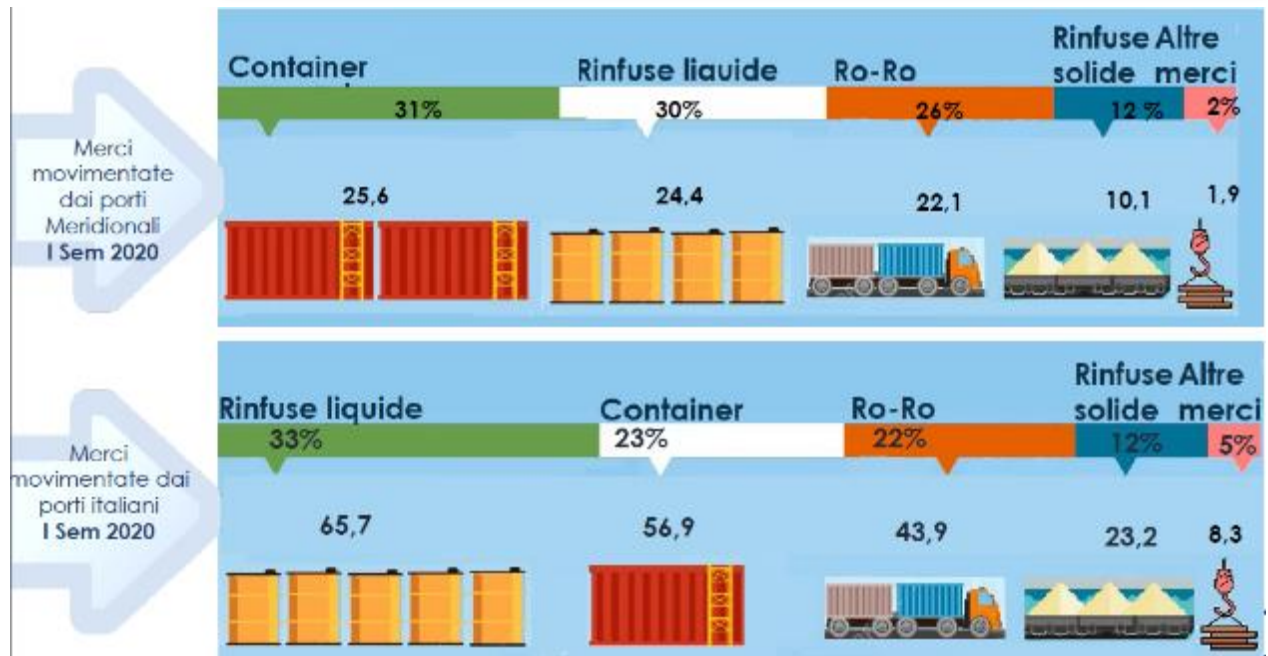
La movimentazione delle merci nei porti del mezzogiorno ha registrato performance *meno brillanti* dell'Italia nel periodo 2016-2019, attestandosi sui 203 Mln di tonnellate al 2019.

Il **Mezzogiorno** nel **I semestre 2020** mostra un andamento migliore rispetto al resto **dell'Italia**, grazie anche ai buoni risultati di Gioia Tauro, resistendo meglio al Covid-19 (-0,8% I sem 2019-20 contro il -11,5% dell'Italia).

CONFRONTO TREND MERCI COMPLESSIVE PORTI MEZZOGIORNO E ITALIA (2016-I SEM 2020)



CONFRONTO TIPOLOGIE MERCEOLOGICHE TRA PORTI MEZZOGIORNO E ITALIA (I SEM 2020)



Il Mezzogiorno e le Zone Economiche Speciali

Le ZES: Zone Economiche Speciali (2017 D. Mezzogiorno)

- Concepite come **aree con elevate capacità attrattive di nuovi investimenti** soprattutto esteri, da favorirsi con particolari agevolazioni e procedure **autorizzative semplificate**.
- Ad oggi sono **sette**: l'**abruzzese**, la **campana**, l'**adriatica** – che abbraccia aree pugliesi e molisane, quella **ionica** – che include territori pugliesi del versante ionico e lucani, quella **calabra** e quelle della **Sicilia occidentale** ed **orientale**.
- *Prevedono l'esistenza di:*
 - **Adeguate infrastrutture di trasporto** per i nuovi insediamenti
 - **Conessioni funzionali sotto il profilo infrastrutturale** non solo con gli hinterland produttivi più immediatamente prospicienti, ma anche con **cluster aziendali e territoriali lontani dai porti delle ZES**, ma ad essi collegati per movimentazioni import-export già attive.

Questi strumenti, pur decollati in punto procedurale, sono stati anch'essi in una fase di "stallo tecnico" per la mancanza di decreti di attuazione.



(*) in corso iter di istituzione

FONTE: SRM

Il Mezzogiorno e le Zone Economiche Speciali

Le ZES nel PNRR

M5C3 - INTERVENTI SPECIALI PER LA COESIONE TERRITORIALE: Riattivazione dello sviluppo economico attraverso il miglioramento delle infrastrutture di servizio delle Aree ZES funzionali ad accrescere la competitività delle aziende presenti e l'attrattività degli investimenti.

RIFORMA PNRR



La riforma punta a **semplificare il sistema di governance delle ZES** e a **favorire meccanismi in grado di garantire la cantierabilità degli interventi in tempi rapidi**, nonché a favorire l'insediamento di nuove imprese.

La riforma riguarderà l'attività e i poteri del **Commissario ZES** che avrà la **titolarità del procedimento di autorizzazione** unica e sarà **l'interlocutore principale** per gli attori economici interessati a investire sul territorio di riferimento.

Inoltre, per semplificare le procedure amministrative di insediamento delle imprese nelle aree ZES, si faciliterà la realizzazione del cd. **"Digital One stop Shop ZES"**, ovvero di un unico punto di coordinamento, rafforzando così il potenziale di crescita dei territori target, accrescendone l'attrattività nei confronti delle imprese (anche straniere), con conseguente possibile impatto occupazionale.

Il Mezzogiorno e le Zone Economiche Speciali

Le ZES nel PNRR – Ruolo di RFI

M5C3 - INTERVENTI SPECIALI PER LA COESIONE TERRITORIALE: Riattivazione dello sviluppo economico attraverso il miglioramento delle infrastrutture di servizio delle Aree ZES funzionali ad accrescere la competitività delle aziende presenti e l'attrattività degli investimenti.

INVESTIMENTO

630
M€

Gli investimenti infrastrutturali proposti per il finanziamento del PNRR mirano ad **assicurare un adeguato sviluppo dei collegamenti delle aree ZES con la rete nazionale dei trasporti**, ed in particolare con le reti Trans Europee (TEN-T), attraverso:

- Collegamento “**ultimo miglio**”: realizzare efficaci collegamenti tra le aree industriali e la rete SNIT e TEN-T;
- Reti di trasporto resilienti ed efficienti con interventi locali mirati a rafforzare anche il **livello di sicurezza** delle opere d'arte serventi (spesso vetuste), relativamente all'accesso alle strutture principali (porti, interporti, aeroporti).

Il Mezzogiorno e le Zone Economiche Speciali

Gli interventi di RFI a favore del traffico merci

Adeguamenti prestazionali

Modulo

Sagoma

Massa assiale

Primo/ultimo miglio

Collegamenti porti,
interporti

ERTMS

Piano Accelerato
ERTMS

Cosa facciamo sulla rete nazionale

- allungamento dei **moduli di linea** per consentire il transito di **treni lunghi** fino a **740 m** sui punti critici della rete.
- adeguamento della **sagoma** per consentire il transito di **autostrada viaggiante** o di contenitori **high cubes**.
- adeguamento delle **opere d'arte** per consentire il transito di **treni merci pesanti** (fino a 22,5 tonnellate per asse)
- **realizzazione/upgrading** di **nuovi impianti** ferroviari a servizio dei terminali
- **potenziamento** tecnologico ed infrastrutturale delle linee di collegamento alla rete nazionale con
- **elettrificazione** estesa fino ai binari di presa e consegna
- **upgrade del layout** del piano di stazione idoneo a ridurre il numero e l'estensione delle manovre primarie e secondarie
- **installazione** del segnalamento basso
- **accelerazione** del programma per l'attrezzaggio **ERTMS** (distanziamento in sicurezza) entro il 2036 dell'intera rete con parallelo adeguamento degli apparati ACC

I KPI sulla rete nazionale al 2024

38% rete core merci adeguata a **modulo**

64% rete core merci adeguata a **sagoma**

83% rete core merci adeguata a **massa assiale**

3 stazioni di collegamento ai **porti**

9 stazioni di collegamento ai **terminali**

~3.200 km rete attrezzata con **ERTMS**



Il Mezzogiorno e le Zone Economiche Speciali

Ultimo/Penultimo miglio e potenziamenti infrastrutturali a servizio delle ZES

Miglioramento dei collegamenti a porti, terminali e aeroporti



I principali interventi

Terminale	Azioni messe in campo	Status attuativo
-----------	-----------------------	------------------

Brindisi	<ul style="list-style-type: none"> Nuovo collegamento a IFN Nuova stazione merci 	Progettazione
Bari Lamasinata	<ul style="list-style-type: none"> Nuova stazione 	Fattibilità
San Nicola di Melfi	<ul style="list-style-type: none"> Potenziamento tecnologico Allungamento modulo 	Realizzazione Fattibilità
Maddaloni Marcianise	<ul style="list-style-type: none"> Allungamento modulo Connessione diretta binari A/P – Interporto 	Fattibilità

Porto	Azioni messe in campo	Status attuativo
-------	-----------------------	------------------

Napoli	<ul style="list-style-type: none"> Eliminazione interferenze con viabilità Nuova stazione 	Fattibilità
Taranto	<ul style="list-style-type: none"> Potenziamento stazione Cagioni Collegamento a nuova piastra logistica 	Realizzazione
Vasto	<ul style="list-style-type: none"> Nuovo collegamento 	Fattibilità
Augusta	<ul style="list-style-type: none"> Nuovo collegamento a porto commerciale 	Fattibilità
Gioia Tauro	<ul style="list-style-type: none"> Allungamento modulo Potenziamento linee di collegamento 	Fattibilità

Aeroporto	Azioni messe in campo	Status attuativo
-----------	-----------------------	------------------

Salerno	<ul style="list-style-type: none"> Nuova stazione a servizio dell'aeroporto 	Progettazione
----------------	--	---------------

Il Mezzogiorno e le Zone Economiche Speciali

Piano Nazionale di Adeguamento a Sagoma

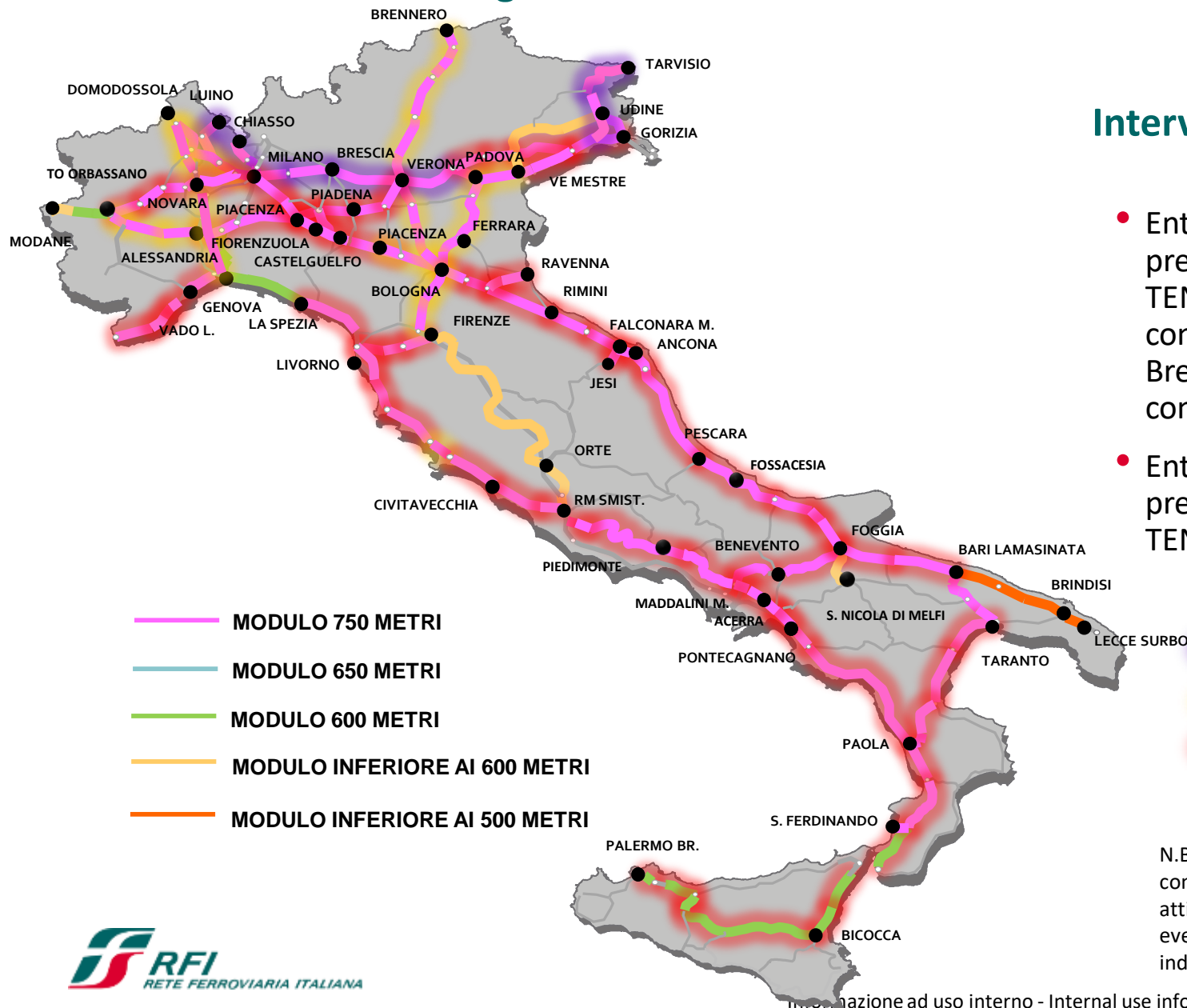


Interventi Avviati e Pianificati

- **Entro il 2021** la copertura del potenziamento prestazionale a **sagoma P/C 80** sulla Rete Core Merci TEN-T si **attesterà al 54%**, rispetto al 40% del 2017. La Rete Comprehensive rilevante sarà adeguata per il **59%**, rispetto al 26% del 2017.
- Gli interventi entro il 2021 e il 2024 sono focalizzati a completare le principali direttrici nord-sud Milano - Bologna, Tirrenica nord e Roma – Napoli via Cassino. Entro il 2024 la copertura del potenziamento prestazionale a sagoma P/C 80 sulla Rete Core Merci TEN-T sarà pari a circa il 70%.

Il Mezzogiorno e le Zone Economiche Speciali

Piano Nazionale di Adeguamento a Modulo



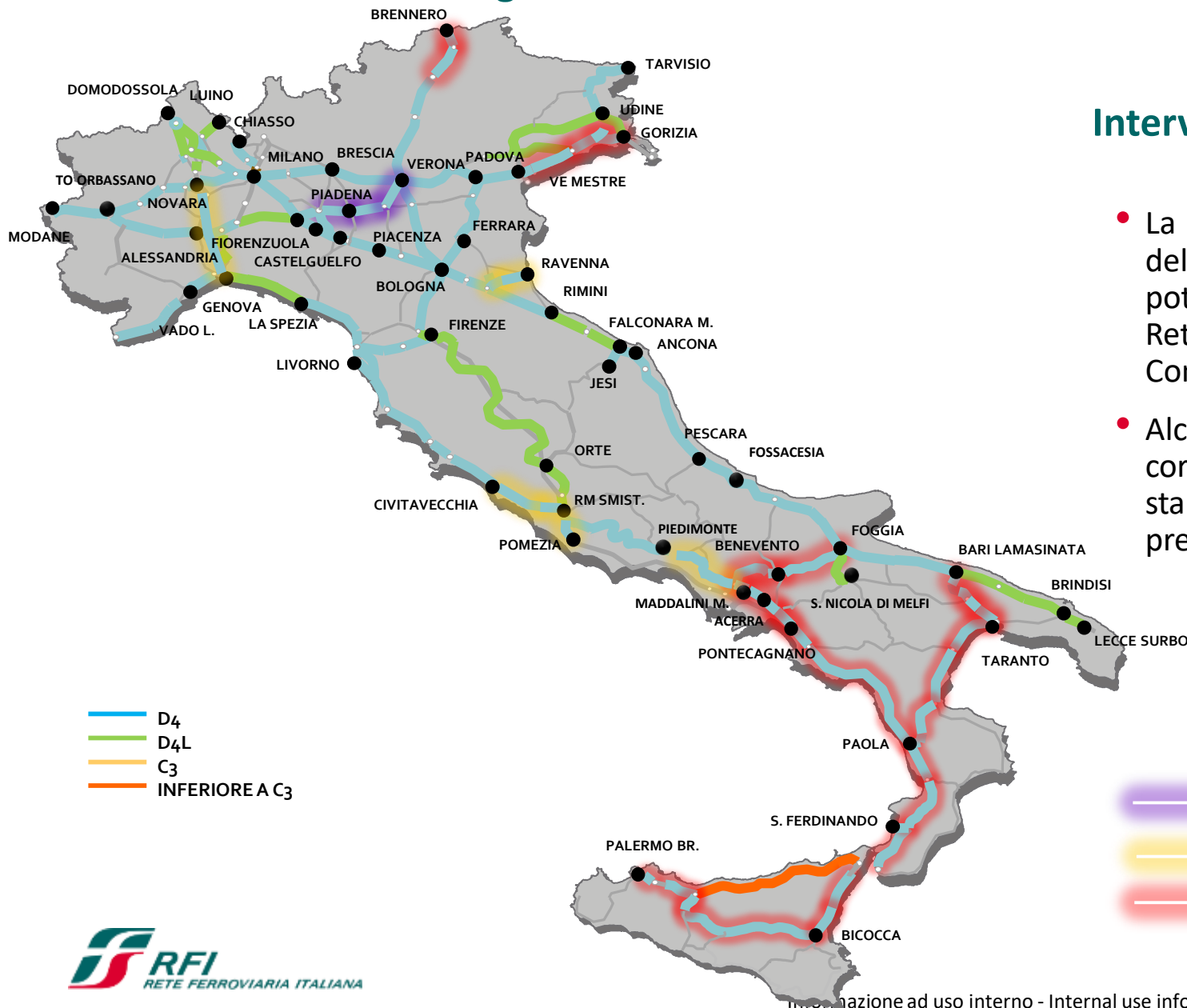
Interventi Avviati e Pianificati

- Entro il **2021** la copertura del potenziamento prestazionale a modulo **750 m** sulla Rete Core Merci TEN-T si attesterà al **28%**. Per il 2021 gli interventi sono concentrati sulla linea trasversale, sulla linea Bologna - Brennero e sulla linea del valico di Chiasso, dove si concentra una buona percentuale del trasporto merci.
- Entro il **2024** la copertura del potenziamento prestazionale a modulo **750 m** sulla Rete Core Merci TEN-T sarà pari a circa il **38%**.

N.B. Gli scenari indicati per lo sviluppo prestazionale devono essere considerati come riferimento per il completamento dei piani definiti. Saranno previste attivazioni progressive che consentiranno, dopo valutazione puntuale, un eventuale rilascio di tracce con modulo 750 m in anticipo rispetto alle date indicate.

Il Mezzogiorno e le Zone Economiche Speciali

Piano Nazionale di Adeguamento a Peso Assiale



Interventi Avviati e Pianificati

- La rete nazionale ha già un ottimo grado di copertura della **categoria D4**. Entro il 2021 la copertura del potenziamento prestazionale a **peso assiale D4** sulla Rete Core Merci TEN-T si attesterà al **83%**. La Rete Comprehensive rilevante sarà adeguata per l'**84%**.
- Alcuni interventi sono concentrati su linee fuori dai corridoi principali, ma che collegano i principali stabilimenti nazionali che richiedono questo tipo di prestazione, come le acciaierie raccordate alla IFN.

Zone Economiche Speciali

Focus Campania

28 Aree:



N° 2 porti



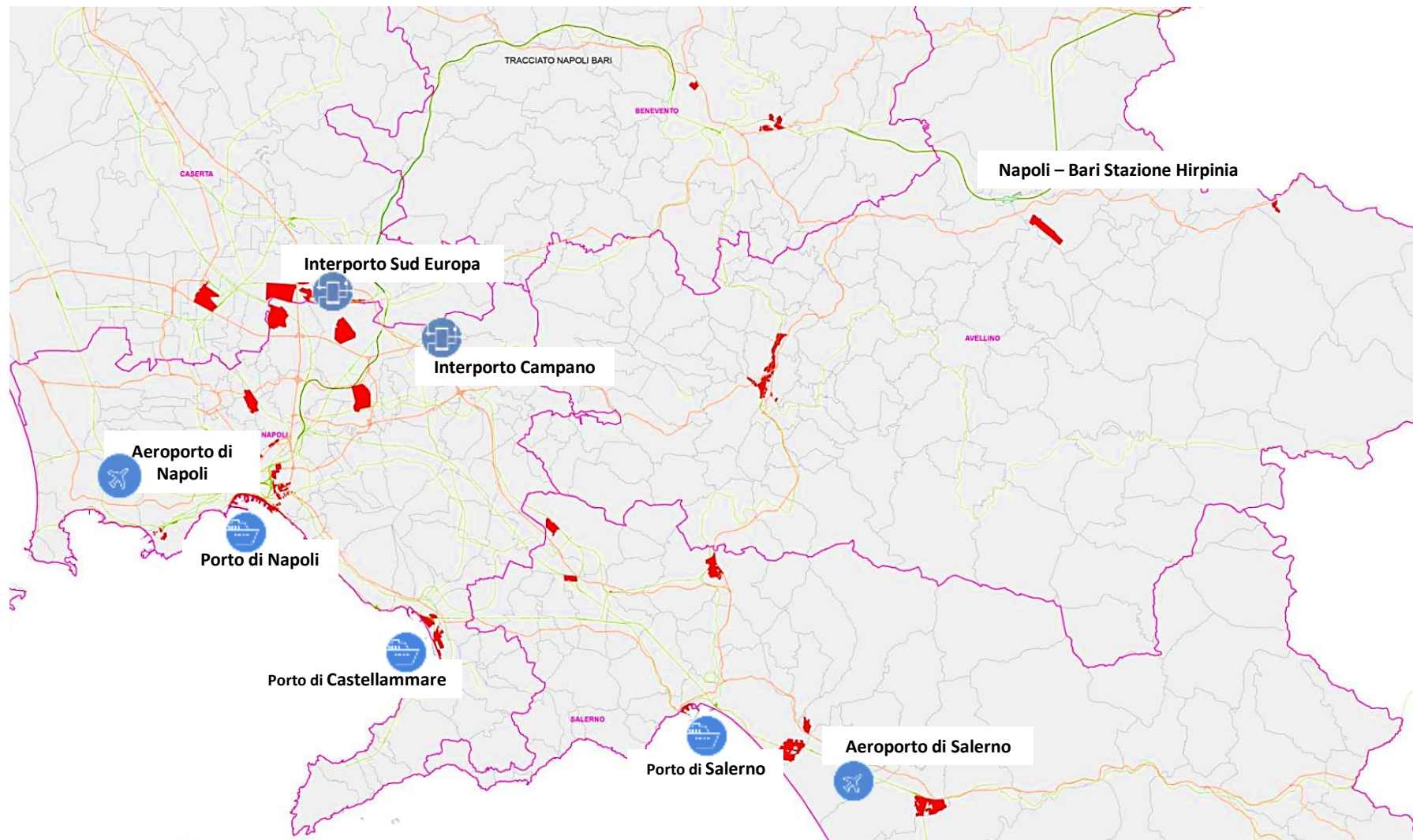
N° 2 Aeroporti



N° 2 Interporti



N° 22 Aree industriali



— Rete ferroviaria
— Rete stradale primaria

Zone Economiche Speciali

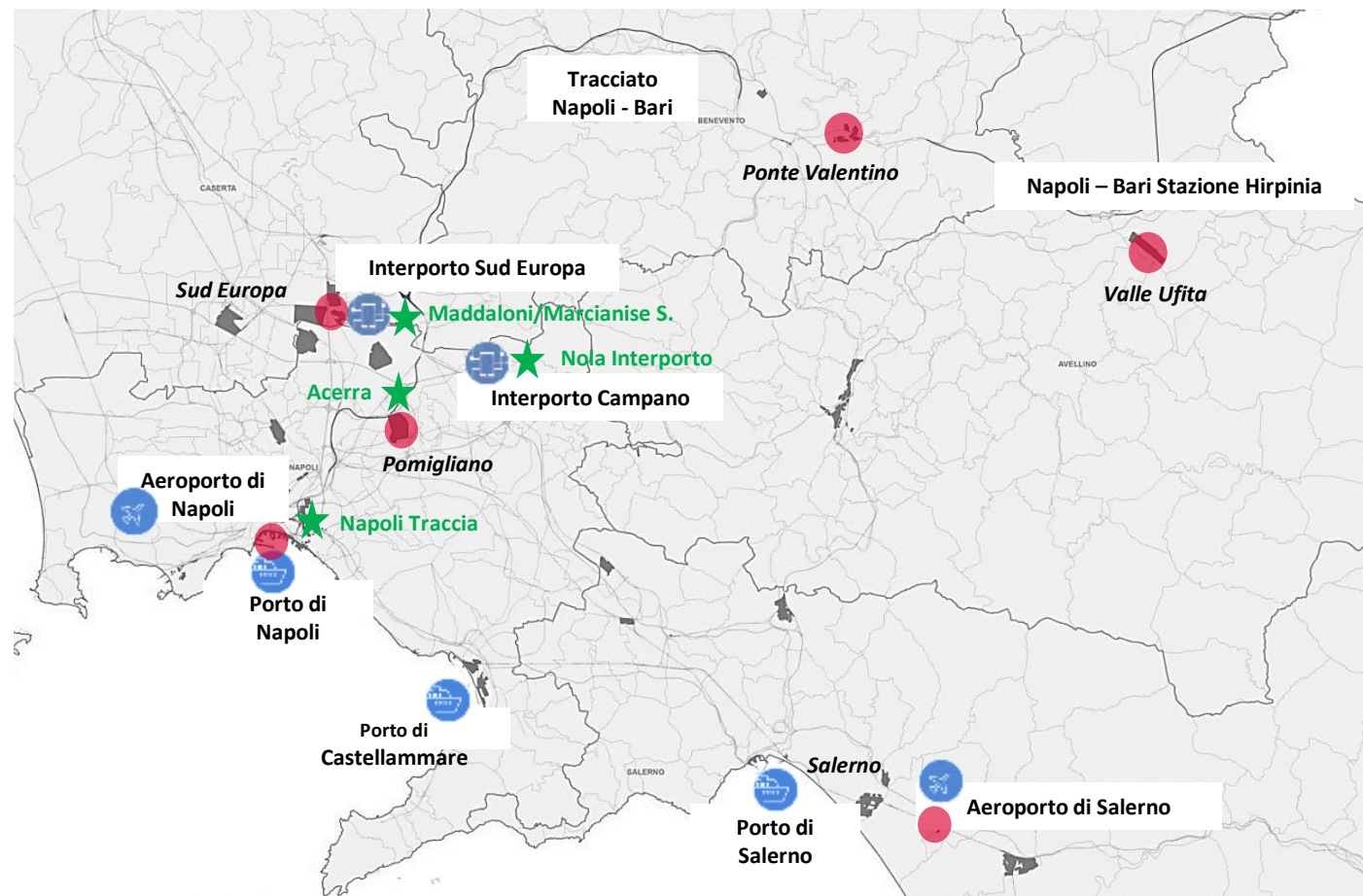
Focus Campania: aree oggetto di intervento

Aree ZES

Impianti merci PIR
Oggetto di intervento



1. **Napoli**
2. Salerno
3. Castellammare di Stabia
4. **Sud Europa (Marcianise/Maddaloni)**
5. Interporto Campano
6. Napoli Capodichino
7. **Salerno – Costa d'Amalfi**
8. Acerra (NA)
9. Arzano-Casoria-Frattamaggiore (NA)
10. Caivano (NA)
11. Foce Sarno (NA)
12. Marigliano – Nola (NA)
13. **Pomigliano (NA)**
14. Calaggio (AV)
15. Pianodardine (AV)
16. **Valle Ufita (AV)**
17. **Ponte Valentino – stralcio (BN)**
18. Avresa Nord – stralcio (CE)
19. Battipaglia (SA)
20. Fisciano – Mercato San Severino (SA)
21. Salerno (SA)
22. Bagnoli – Coroglio (NA)
23. Napoli Est (NA)
24. Piattaforma Contrada Olivola (BN)
25. Area PIP Nocera I. (SA) «Foso imperatore»
26. Area PIP di Sarno (SA) «Ingegno»
27. Area PIP Nautico di Salerno
28. Castel San Giorgio (SA)



● Oggetto di intervento

★ Impianti merci nel reticolo PIR che ricadono all'interno delle ZES

GRAZIE

