

LA ZES, UNA GRANDE OPPORTUNITÀ PER LA CAMPANIA

Ennio Forte

Con la recente approvazione del Piano di sviluppo strategico della Zona economica speciale da parte della Giunta regionale, sta per giungere a maturazione uno strumento di sviluppo economico che la Campania e il Mezzogiorno aspettavano da tempo: manca difatti solo l'ultimo decreto governativo per la istituzione formale della Zes. Nello scenario nuovo della globalizzazione si determina il rafforzamento di quei Paesi che hanno investito nella logistica: in questo quadro anche l'Italia può giocare le proprie carte, se indirizza le proprie scelte verso politiche per l'attrazione di investimenti basate su opportunità localizzative derivanti da prossimità industriali generate dalle reti di trasporto locali e globali, soprattutto dalle vie del mare. Nel caso delle Zes, l'innovazione si concentra in aree con funzioni di insediamento produttivo agevolato e di vantaggio, nelle quali sono offerti "pacchetti" di incentivi, agevolazioni e semplificazioni amministrative, che favoriscono l'importazione e la ri-esportazione di beni che, in quanto lavorati in loco, acquisiscono valore aggiunto in rela-

zione alle attività di trasporto e logistica, le quali potranno a loro volta attivare altrettante relazioni con la logistica multimodale (air-cargo, intermodalità ferroviaria, interporti gomma-ferro, combinato strada-mare).

Tali funzioni logistiche sono già presenti nei grandi hub del Nord Europa, dell'Asia e delle Americhe incluse nelle "zone di libero scambio" (*free trade zone*), nelle quali sono offerte esenzioni parziali o totali sui dazi, all'import o all'export, principalmente per beni che vengono riesportati dopo aver subito lavorazioni intermedie e/o finali sul posto. I porti rappresentano in questo quadro i principali snodi di accesso alle reti globali di interscambio commerciale, superando il concetto di semplice transito in rete ma assumendo quello fondamentale di luogo per la localizzazione di imprese e la facilitazione di scambi volti sia alla riduzione dei costi di transazione, ma ancora di più alla creazione di valore. Le Autorità di sistema portuale, alle quali la legge affida il ruolo di presidenza e segreteria del Comitato di indirizzo della Zes, possono in questo quadro svolgere un ruolo di raccordo tra sviluppo in-

dustriale e competitività logistica.

In Campania, gli investimenti aggiuntivi sono certamente attesi nei settori caratterizzati dalle eccellenze campane presenti nelle filiere definite "4A+Pharma" (Aerospazio, Automotive, Alimentare, Abbigliamento, Farmaceutico), che generano oltre 4 miliardi di euro di valore aggiunto, circa 6 miliardi di euro di esportazioni e che occupano nel complesso circa 70.000 addetti (Svimez, 2017). Ma sono auspicati investimenti in alta tecnologia, sistemi informativi e Ict, biotech, attività ad elevata intensità logistica (4pl), centri di distribuzione europei per l'import-export (Edc), ecc. Di estremo interesse sono inoltre i legami funzionali che possono avviarsi con università e centri di ricerca pubblici e privati, per lo sviluppo di progetti di ricerca applicata ai settori a cui appartengono le imprese insediate (Industry 4.0), che potranno sfruttare economie di prossimità relazionale e cognitiva "a rete" e che più facilmente potranno diffondersi spill-over con trasferimento di conoscenze attraverso cooperazione a rete, spin-off locali, distretti tecnologici, per i quali sono previsti ulterio-

ri incentivi europei, nazionali e regionali. Il grande successo nei flussi mediterranei è l'affermazione delle "autostrade del mare" (Short Sea Shipping con navi per rotabili e/o passeggeri) che dovrebbe consolidarsi attraverso la "trasversalità", ovvero il sostegno a itinerari trasversali marittimi e terrestri per evitare il "tutto strada", su cui già si muovono alcune iniziative di integrazione plurimodale per il potenziamento delle connessioni trasversali con i terminali marittimi del Sud Mediterraneo. Il Mediterraneo occidentale risulta invece penalizzato da due versanti: da un lato la via della seta terrestre, totalmente ferroviaria, che potrebbe indebolire la tradizionale via marittima Estremo Oriente - Suez - Mediterraneo - Nord Europa e dall'altro le concentrazioni oligopolistiche di compagnie di container shipping, che con le mega navi da oltre 20.000 container raggiungono direttamente i porti del Northern range-bypassando la portualità mediterranea e abbandonando i porti hub del sud Italia (Taranto e Gioia Tauro). Accanto ai molti pregi del Piano Zes Campania, qualche dubbio emerge sul rischio "complessità" del sistema normativo e amministrativo-burocratico a livello nazionale e regionale, che può rappresentare una minaccia agli obiettivi di successo. Inoltre, nella proposta di Piano appare alquanto moderata la prevista dimensione dell'impatto occupazionale che, nello scenario basso, è stimata intorno ai 16.000 addetti. Considerando l'entità delle risorse presenti e attivabili, il numero degli agglomerati industriali "interni" coinvolti, il numero delle imprese appartenenti ai settori interessati e la complessiva inclusione di aree "agevolabili" per oltre 5.000 ettari, tale previsione, pari a circa l'uno per cento di occupazione nuova/stabilizzata rispetto a ora nel previsto periodo di funzionamento della Zes di 14 anni, il dato occupazionale sembra sotto-stimato negli impatti socioeconomici, mentre la previsione dello scenario alto appare sicuramente più incoraggiante per il futuro dell'economia regionale (circa 30.000 occupati). E ciò per la nostra Campania (*In)Felix* sarebbe davvero una svolta storica.

L'Autore è professore emerito alla Federico II

© RIPRODUZIONE RISERVATA