

LA RIVOLUZIONE LOGISTICA: LE OPPORTUNITÀ OFFERTE DAL PNRR NEL SETTORE TRASLOG

a cura di GIULIA DEL RE

INTRODUZIONE

Nel contesto del mercato globale e del commercio internazionale, la logistica è destinata a giocare, per le economie nazionali, un ruolo sempre più rilevante: circa l'80% delle merci esportate globalmente viaggia via mare e questo dato da una sola parziale misura della centralità che il comparto logistico ha, nel contesto dei sistemi economici contemporanei, quale fattore chiave di competitività.

1. IL PNRR E LA RIVOLUZIONE LOGISTICA

A tal proposito, la Missione numero 3, enumerata dal PNRR- Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza è rubricata "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" e si propone un investimento di 24,77 miliardi per l'implementazione della rete ferroviaria nazionale e di 0,63 miliardi al comparto dell'intermodalità e della logistica integrata.

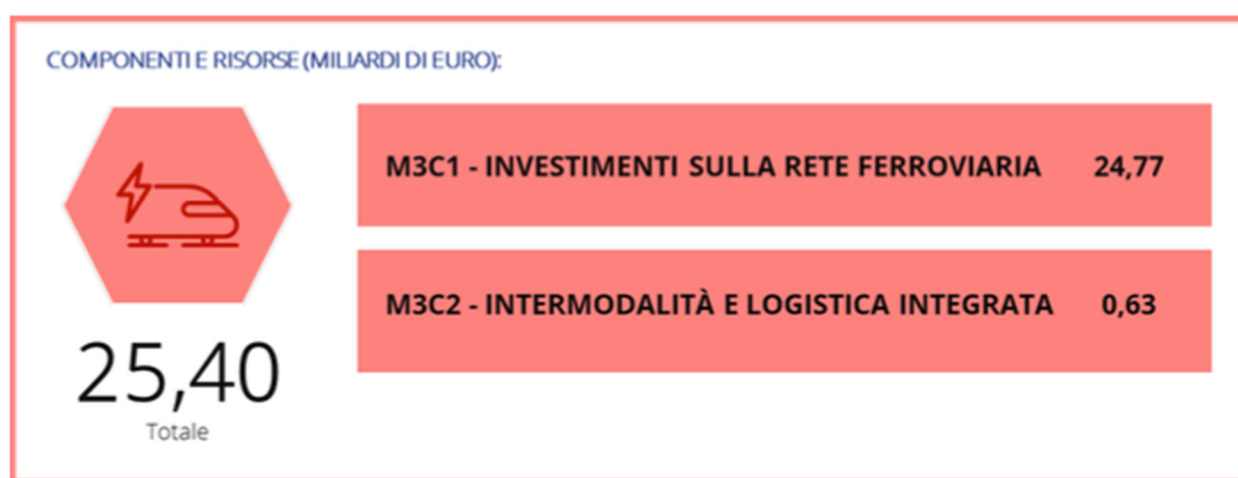


Figura 1

Fonte: PNRR- Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

a) Il trasporto su ferro:

Per quanto concerne la parte più consistente dello stanziamento, e cioè quella destinata alla rete ferroviaria, il piano prevede un rilevante intervento per lo sviluppo di una soddisfacente rete ad alta velocità per il trasporto di merci e persone, al fine di scoraggiare il ricorso al trasporto su gomma e promuovere un grado di maggiore coesione territoriale, con particolare attenzione agli assi Nord- Sud ed Est- Est: l'implementazione dell'arteria Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina per il primo asse e, per il secondo asse, il potenziamento delle arterie diagonali Roma-Pescara, Orte-Falconara e Potenza-Battipaglia; in tale contesto, appare evidente come, per lo sviluppo di una rete logistica che dia il giusto risalto al comparto della cantieristica e della logistica portuale, il potenziamento della rete ferroviaria tanto verticale quanto diagonale sia imprescindibile: il trasporto su ferro offre, rispetto a quello su gomma, maggior certezza dei tempi di destinazione delle merci trasportate e un netto contenimento delle emissioni clima-alteranti.

I dati italiani, per ciò che riguarda lo stato di avanzamento del processo di transizione dal trasporto su gomma a quello su ferro, sono poco incoraggianti: circa l'85% del trasporto merci domestico viaggia su gomma e solo il 12% su ferro, con conseguenze sulla congestione della rete autostradale nazionale, sui *total logistic costs*, che risentono inevitabilmente dell'elevato prezzo dei carburanti, nonché sulla coerenza con le politiche ambientali adottate in ossequio ai numerosi accordi sul clima sottoscritti negli anni recenti che, in assenza di un approccio olistico, rischiano di diventare vuote dichiarazioni d'intenti da parte dei paesi sottoscrittori.

b) Intermodalità e logistica integrata:

Una porzione nettamente inferiore (0,63 miliardi) dell'investimento nel comparto è destinata al potenziamento dell'intermodalità e della logistica integrata, con particolare attenzione alla competitività del sistema portuale del paese e allo sviluppo di infrastrutture, ad esso collegate, all'altezza della sfida competitiva.

Come rappresentato dalla tabella in Figura 2, i dati forniti da LPI (*Logistic Performance Index*), un indice composito elaborato dalla *World Bank*, la cui rilevazione più recente risale al 2018, suggeriscono che, a dispetto di una flessione nel suo posizionamento nel ranking globale registrata nella rilevazione 2013, l'Italia gode di fattori di competitività che possono fare da volano per la ripresa economica non solo grazie alle attività strettamente correlate, ma anche grazie al fatto che, come ampiamente suggerito dalla letteratura sul tema, una pianificazione capillare dei fattori logistici consente agli operatori economici di esercitare un controllo sul prezzo della filiera *traslog* (*transport and logistic*), suscettibile di incidere fino al 70% sul prezzo finale dei beni commerciati.

La Figura 3 mostra graficamente i dati già espressi dalla tabella nell'immagine precedente: tra i parametri analizzati per la composizione dell'indice LPI, gli indici della burocrazia doganale e del transito merci internazionale registrano valori più bassi, suggerendo che sono questi i fattori di maggior vulnerabilità del comparto logistico italiano.

DATA TABLE

 LPI Global Rankings 2018

(Toggle Rank and Score for Subindicators) 

Country	Year	LPI Rank	LPI Score	Customs ?	Infrastructure ?	International shipments ?	Logistics competence ?	Tracking & tracing ?	Timeliness ?
Germany	2018	1	4.20	4.09	4.37	3.86	4.31	4.24	4.39
Sweden	2018	2	4.05	4.05	4.24	3.92	3.98	3.88	4.28
Belgium	2018	3	4.04	3.66	3.98	3.99	4.13	4.05	4.41
Austria	2018	4	4.03	3.71	4.18	3.88	4.08	4.09	4.25
Japan	2018	5	4.03	3.99	4.25	3.59	4.09	4.05	4.25
Netherlands	2018	6	4.02	3.92	4.21	3.68	4.09	4.02	4.25
Singapore	2018	7	4.00	3.89	4.06	3.58	4.10	4.08	4.32
Denmark	2018	8	3.99	3.92	3.96	3.53	4.01	4.18	4.41
United Kingdom	2018	9	3.99	3.77	4.03	3.67	4.05	4.11	4.33
Finland	2018	10	3.97	3.82	4.00	3.56	3.89	4.32	4.28
United Arab Emirates	2018	11	3.96	3.63	4.02	3.85	3.92	3.96	4.38
Hong Kong, China	2018	12	3.92	3.81	3.97	3.77	3.93	3.92	4.14
Switzerland	2018	13	3.90	3.63	4.02	3.51	3.97	4.10	4.24
United States	2018	14	3.89	3.78	4.05	3.51	3.87	4.09	4.08
New Zealand	2018	15	3.88	3.71	3.99	3.43	4.02	3.92	4.26
France	2018	16	3.84	3.59	4.00	3.55	3.84	4.00	4.15
Spain	2018	17	3.83	3.62	3.84	3.83	3.80	3.83	4.06
Australia	2018	18	3.75	3.87	3.97	3.25	3.71	3.82	3.98
Italy	2018	19	3.74	3.47	3.85	3.51	3.66	3.85	4.13
Canada	2018	20	3.73	3.60	3.75	3.38	3.90	3.81	3.96

Figura 2

Fonte: World Bank

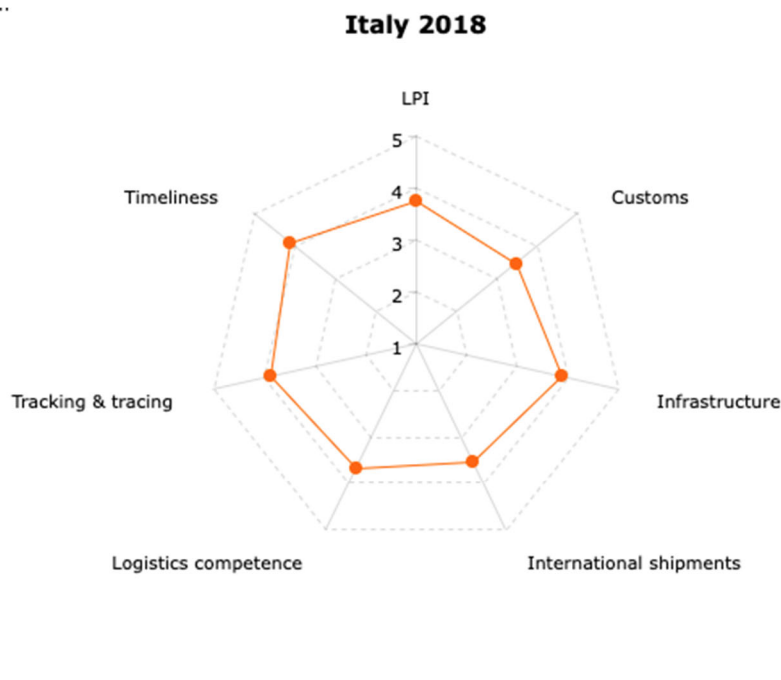


Figura 3

Fonte: World Bank

2. IL TRASPORTO MARITTIMO: SFIDE E OPPORTUNITA' PER L'ITALIA E IL MEZZOGIORNO

Negli ultimi quindici anni, il cd. *Southern Range* registra ottime performance, nel settore della logistica portuale, in ragione dei costi ridotti dello *Short Sea Shipping* (SSS) rispetto a quelli del *Deep Sea Shipping* (DSS) del *Northern Range*; tuttavia, anche al prezzo di 4/5 giorni di navigazione aggiuntiva, il NR risulta ancora preferito dagli operatori del settore grazie all'ampia dotazione logistica ed infrastrutturale, all'agevole burocrazia doganale e alla presenza di evoluti *distripark* retroportuali che offrono la possibilità di svolgere lavorazioni a valore aggiunto, a supporto dei rilevanti hub di Anversa, Rotterdam e Le Havre.

I flussi marittimi delle merci mostrano segnali di cambiamento, a vantaggio del versante Sud Sud-Est, che interessa particolarmente l'interscambio tra Europa Meridionale ed Egitto, Libia, Tunisia, Algeria, Marocco e Turchia; nel 2014, circa il 19% del traffico merci mondiale è transitato per il bacino del Mediterraneo e i primi trenta porti container dell'area hanno registrato un incremento, rispetto a nove anni prima, del 382%: questi dati restituiscono l'immagine della sfida competitiva che è fondamentale intercettare.

In questo contesto, il Mezzogiorno d'Italia si candida ad acquisire un ruolo di primo piano nel settore Short-Sea, a patto che i suoi fattori di vulnerabilità vengano indirizzati: la spesa degli stanziamenti garantiti dal PNRR per lo sviluppo di una rete intermodale competitiva andrebbe orientata, tra l'altro, allo sviluppo di tutti quei servizi funzionalmente legati al trasporto delle merci, nonché alle attività retroportuali.

L'attuale struttura della portualità italiana è incardinata su un modello *hub and spoke*, con i porti di Trieste (per il versante Nord- Est) e Gioia Tauro (per il versante Sud- Ovest) a svolgere il ruolo di hub di accesso delle navi madre al territorio italiano e i restanti porti della rete a svolgere attività di distribuzione (*sub-hub*), a servizio dei principali nodi portuali.

In un'ottica di promozione del *Southern Range* quale nuova porta di accesso al mercato europeo, capace di intercettare efficacemente i traffici che, attraverso le rotte asiatiche, russe e americane transitano,

rispettivamente, il canale di Suez, gli stretti di Dardanelli, Bosforo e Gibilterra, appare quanto mai urgente lo sviluppo del “Progetto di Sistema per il Sud”, necessario a ridurre le distanze tra le diverse aree del Mezzogiorno d’Italia, tra questo e il resto della penisola e tra l’Italia e il mercato europeo. L’obiettivo di un riassetto e potenziamento dell’impianto logistico, che il PNRR e la spesa pubblica possono largamente contribuire a realizzare, trova nella recente costituzione di otto Zone Economiche Speciali (ZES) il proprio complemento necessario.

3. LE ZES COME STRUMENTO DI SUPPORTO ALLA LOGISTICA PORTUALE

Il Decreto-Legge n.91/2017, noto come “Decreto Mezzogiorno”, ha previsto e disciplinato la costituzione di ZES- Zone Economiche Speciali sul territorio nazionale; per propria natura, le ZES sono costituite come strumenti eccezionali, rispetto al panorama normativo nazionale, con lo specifico obiettivo di incentivare la capacità di attrarre investimenti in aree portuali e industriali del Mezzogiorno d’Italia; ciò ha reso l’Italia, di fatto, la prima grande potenza economica europea a sperimentare tale strumento sul suo territorio.

Le Zone Economiche Speciali garantiscono benefici e agevolazioni fiscali e burocratiche per le imprese che si trovano all’interno della loro area e, specificamente, un credito di imposta nella misura di 100 milioni di euro per il finanziamento di ciascun progetto, procedure semplificate per l’avviamento di attività finanziate, nonché la possibilità di costituire zone franche doganali intercluse, e la possibilità di accedere ad infrastrutture già esistenti, oppure di prossima realizzazione, grazie al programma di sviluppo previsto per quelle aree.

Il PNRR prevede l’impiego di circa 630 milioni di euro per la realizzazione di investimenti nel settore delle infrastrutture, di cui una quota consistente destinata allo sviluppo di reti di collegamento delle aree ZES alla rete di trasporto nazionale e trans europea; a questo stanziamento, vanno aggiunti ulteriori 1,2 miliardi previsti dal piano stesso per il potenziamento della rete portuale del Mezzogiorno.

Il Decreto interministeriale del 3 dicembre 2021 disciplina la ripartizione delle risorse a destinate alle singole ZES (Figura 4).

ZONE ECONOMICHE SPECIALI				
INVESTIMENTI PNRR				
ZES	IMPORTO (MLN €)	NUMERO DI INTERVENTI PREVISTI		
		ULTIMO MIGLIO	LOGISTICA	RESILIENZA PORTI
ABRUZZO	62,900	5	2	3
CAMPANIA	136,000	6	4	
ADRIATICA	83,092	6	16	1
IONICA	108,100	2	7	
CALABRIA	111,700	7	1	3
SICILIA ORIENTALE	61,408	6		
SICILIA OCCIDENTALE	56,800	1	1	1
SARDEGNA	10,000	1		

Figura 4

Fonte: Ministero per il Sud e la Coesione Territoriale

Costituita in forza di un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri nel maggio 2018, la ZES Campania è certamente la più imponente: comprendendo 29 aree, coinvolge 37 comuni per una superficie di oltre 5000 ettari.

Dalla lettura del Piano di Sviluppo Strategico della ZES Campania, appare evidente quanto lo sviluppo di un sistema portuale efficiente e competitivo, incardinato sui perni di Napoli e Salerno, sia centrale nella visione che ha ispirato l'amministrazione regionale a concepire una poderosa Zona Economica Speciale come quella campana: nel piano non mancano considerazioni dettagliate sul ruolo che la portualità locale ha la possibilità di giocare nel contesto dello sviluppo del Southern Range e quanto il complesso delle economie legate al settore siano fondamentali nel sostenere un simile progetto.

La Figura 5 mostra la distribuzione delle aziende allocate nell'area ZES Campania per settori e mostra un dato di assoluto rilievo: le aziende coinvolte dalla costituzione della Zona Economica Speciale coprono oltre il 92% dell'export marittimo della regione.

Settori Manifatturieri	N° Aziende	Addetti	Addetti medi	Aziende (% sul totale regionale)	Addetti (% sul totale regionale)	Export marittimo (€, 2016)	Export marittimo (% sul totale regionale)
Settori Manifatturieri di Interesse ZES	16.163	99.120	6,13	31,32%	33,36%	3.558.098.726	92,52%
<i>Mezzi di trasporto</i>	275	10.905	39,66	0,53%	3,67%	650.239.526	16,91%
<i>Alimentare</i>	5.445	31.298	5,75	10,55%	10,53%	1.486.126.050	38,64%
<i>Metalli, macchinari, elettronica</i>	4.874	27.442	5,63	9,44%	9,24%	952.607.673	24,77%
<i>Chimica</i>	821	8.879	10,81	1,59%	2,99%	234.721.116	6,10%
<i>Abbigliamento</i>	2.419	13.621	5,63	4,69%	4,58%	202.747.662	5,27%
<i>Legno e mobilio</i>	2.329	6.975	2,99	4,51%	2,35%	31.647.699	0,82%
Altri settori manifatturieri	35.444	99.120	5,59	68,68%	66,64%	287.840.971	7,48%
Totale	51.607	297.123	5,76	100%	100%	3.845.930.697	100%

Figura 5

Fonte: PwC Italia

Le potenzialità di sviluppo di quest'area sarebbero, sempre secondo il Piano citato, strettamente legate alla capacità del mercato locale di generare significative economie di scala per le attività legate alla logistica portuale e retroportuale, alla complementarietà dei sistemi portuali di Napoli e Salerno e al loro posizione geografica, capace di fungere da cerniera tra le sponde Nord e Sud del Mediterraneo; il progetto tende, pertanto, ad attrarre investimenti nei settori della manifattura e della logistica più export-oriented, in quelli della cantieristica e, più in generale, strumentali allo sviluppo dell'economia del mare, e dell'industria 4.0.

Come ampiamente dimostrato dall'esperienza dei maggiori porti del mondo, la crescita degli hub portuali è ampiamente incoraggiata dalla presenza di distripark, retroporti e interporti dedicati, tra l'altro, alle attività a valore aggiunto.

La Campania può contare, al momento, su due interporti: Nola e Marcianise.

4. GLI INTERPORTI DI NOLA E MARCIANISE NEL SISTEMA ZES

L'interporto di Nola sorge a ridosso dell'area del CIS, in prossimità della rete stradale e ferroviaria.

Progettato per movimentare fino a 8,5 tonnellate di merce, gode di un terminal intermodale, un polo del freddo, nonché di un'area doganale e una dedicata ai grandi operatori logistici.

L'interporto di Marcianise, invece, sorge all'interno dell'area ASI di Caserta; al suo interno, può contare sullo scalo ferroviario merci RFI più grande d'Italia, dell'estensione di due milioni di metri quadrati, ubicato, oltretutto, a ridosso della linea Alta Velocità/ Alta Capacità: questo fa di Marcianise un rilevante *hub* intermodale, utile a servire il mercato dell'intera Europa.

Da quanto appena detto, appare evidente la necessità di potenziare i collegamenti della rete ferroviaria locale all'asse TEN-T delle reti transeuropee quale fattore imprescindibile per lo sviluppo concreto delle potenzialità offerte dalle ZES.

Come sottolineato dallo studio di PwC Italia sul tema delle Zone Economiche Speciali, datato 2019, è rilevante la considerazione che i principali snodi logistici della regione Campania sorgano, spesso, in aree densamente urbanizzate con peculiari criticità economiche, sociali e legate allo sviluppo urbanistico dell'area; questo tema non può essere ignorato nel disegno delle politiche di sviluppo del settore: il porto di Napoli, così come quello di Salerno, sorge a pochi metri dal cuore del centro di interesse storico e turistico e, alla luce di queste considerazioni, è innegabile la necessità di una *governance* della ZES che prenda in considerazione, con uguale urgenza, lo sviluppo economico e quello sociale e urbanistico delle aree coinvolte.

5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La maggior parte delle merci viaggia via mare.

Nonostante la crescente rilevanza del mercato africano, l'indubbia convenienza dello Short Sea Shipping e le ridotte emissioni per i vettori che scelgano di servirsi della rotta che, attraverso il Mediterraneo, conduce nel sud Europa, il Southern Range non è ancora preferito al Northern Range.

Le risorse messe a disposizione dal PNRR, assieme ad un deciso intervento del decisore pubblico, possono essere determinanti nel potenziare i fattori che rendano la logistica portuale italiana, e specialmente quella del Mezzogiorno, una nuova porta di accesso al mercato europeo.

La presenza di validi collegamenti tra gli hub portuali e un sistema ferroviario nazionale sempre più connesso con le reti transeuropee, lo sviluppo dell'intermodalità e il potenziamento del ruolo degli interporti, soprattutto nei contesti delle Zone Economiche Speciali di recente costituzione, sono gli elementi su cui si incardina la strategia che, da quanto si evince dalle dichiarazioni recentemente rese dal Ministro per il Sud e la coesione territoriale, nei prossimi anni vedrà un rilancio del Sud Italia quale polo logistico.

Oltre alla dotazione infrastrutturale, resta da vedere se si riuscirà a pervenire ad uno snellimento delle procedure burocratiche e dei tempi di sdoganamento delle merci e se, perciò, l'istituzione delle Zone Economiche Speciali sia da intendersi nel senso di una rinnovata sensibilità, da parte del decisore politico, nei confronti delle esigenze di immediatezza degli operatori economici: come riportato da Ennio Forte, docente dell'Università Federico II di Napoli, nel quaderno Svimez numero 51, l'Associazione degli Agenti Marittimi segnalava che un numero crescente di vettori internazionali imponeva l'esclusione di Gioia Tauro dal novero dei porti di cui intendevano servirsi a causa dei controlli più frequenti e delle conseguenti lungaggini burocratiche.

Oltre che da una prospettiva strettamente economica, l'analisi di PwC Italia sottolinea il ruolo fondamentale che lo sviluppo del comparto della logistica, in special modo quella portuale, avrà su tessuti sociali caratterizzati da fattori di vulnerabilità economica e sociale quali quelli del Mezzogiorno d'Italia: il progetto perseguito è ancor più ambizioso se si tengono in considerazione, come sarà necessario fare, le peculiarità del contesto sociale in cui ci si troverà ad operare e che, auspicabilmente, beneficerà di un tanto atteso progetto di rilancio per il Mezzogiorno.

BIBLIOGRAFIA

- AAVV, *Piano di Sviluppo Strategico- Zone Economica Speciale della Campania*, Regione Campania (2018)
- AAVV, *Zone Economiche Speciali- Guida per iniziative di sviluppo nel Mezzogiorno*, PwC Ufficio Studi (2019)
- AAVV, *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza* (2021)
- AAVV, *Dialogo Progettuale- Un “Progetto di Sistema” per il Sud Italia e per l’Italia in Europa*, Quaderni Svimez, n. 65 (2021, Roma)
- Forte E., *La Rivoluzione Logistica*, Quaderni Svimez, n. 43 (2014, Roma)
- Forte E., *L’infittimento delle Autostrade del Mare Nostrum*, Quaderni Svimez, n. 51 (2017, Roma)
- ISPI, *Five Reasons Why We Should Care About the Mediterranean Region* (2018, Milano)

SITOGRAFIA

- Agenzia per la Coesione Territoriale, *ZES- Zone Economiche Speciali*
agenziacoesione.gov.it/zes-zone-economiche-speciali (ultima consultazione 31 marzo 2022)
- Agenzia per la Coesione Territoriale, *ZES Campania*
agenziacoesione.gov.it/zes-zone-economiche-speciali/zes-campania (ultima consultazione 31 marzo 2022)
- FerPress, *Interporto Nola: convegno Infrastrutture e PNRR- Prospettive per la Regione Campania*
ferpress.it/interporto-nola-convegno-infrastrutture-e-pnrr-prospettive-per-la-regione-campania (ultima consultazione 31 marzo 2022)
- IFEL Istituto per la finanza e l’economia locale della regione Campania, *Le ZES nel PNRR: gli investimenti in ogni area*
ifelcampania.it/le-zes-nel-pnrr-gli-investimenti-in-ogni-area (ultima consultazione 31 marzo 2022)
- Il Sole 24 Ore, *Così il Sud si candida a hub logistico, energetico e produttivo dell’intera regione Mediterranea*
ilsole24ore.com/art/cosi-sud-si-candida-hub-logistico-energetico-e-produttivo-dell-intera-regione-mediterranea (ultima consultazione 31 marzo 2022)
- Italia Domani- il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, *Ultimo/Penultimo miglio ferroviario stradale*
italiadomani.gov.it/investimenti/ultimo-penultimo-miglio-ferroviario-stradale (ultima consultazione 31 marzo 2022)
- Logistica News, *Interporti, una riforma trainata dal PNRR*
logisticanews.it/interporti-una-riforma-trainata-dal-pnrr (ultima consultazione 31 marzo 2022)
- Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale, *Le ZES nel PNRR: gli investimenti in ogni area*
ministroperilsud.gov.it/it/approfondimenti/zes/le-zes-nel-pnrr-gli-investimenti (ultima consultazione 31 marzo 2022)
- Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale, *Le ZES nel PNRR: la riforma*

ministroperilsud.gov.it/it/approfondimenti/zes/le-zes-nel-pnrr-la-riforma (ultima consultazione 31 marzo 2022)

- Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale, *Le otto aree ZES*
ministroperilsud.gov.it/it/approfondimenti/zes/le-otto-aree-zes (ultima consultazione 31 marzo 2022)