



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 rettificata 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 allegati 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 UFITA	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
<u>7 - MODALITÀ E STRUMENTI DI GOVERNANCE DELLA ZES</u>	<u>283</u>
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
<u>8 – LE SEMPLIFICAZIONI BUROCRATICHE E AMMINISTRATIVE</u>	<u>295</u>
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
<u>11 - I SOGGETTI PUBBLICI E PRIVATI COINVOLTI</u>	<u>386</u>
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
<u>APPENDICE AL PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO – ZES CAMPANIA</u>	<u>402</u>

- 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

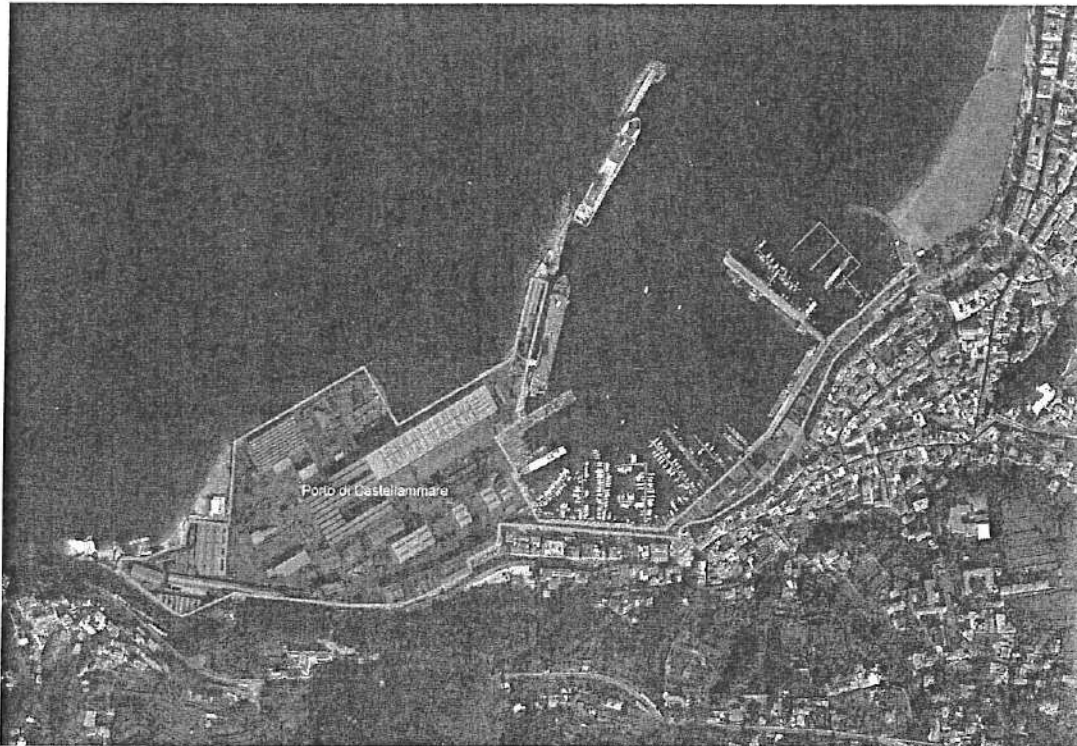
Infine, si riportano di seguito gli interventi previsti per i quali l'Ente è impegnato a reperire i relativi finanziamenti:

- 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 consapevolezza, 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.