

**UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI NAPOLI FEDERICO II**

**POLO DELLE SCIENZE ECONOMICHE E SOCIALI**



**FACOLTA' DI ECONOMIA**

**CORSO DI LAUREA**

**IN**

**Economia e Commercio**

**TESI DI LAUREA**

**IN**

**ECONOMIA DEI TRASPORTI**

**“Aspetti economici e territoriali delle zone franche  
con riferimento all’area vasta di Torre Annunziata”**

**RELATORE:**

Chiar. mo Prof. Ennio Forte

**CANDIDATO:**

Alessandra ONDA  
003/60608

**ANNO ACCADEMICO 2009 – 2010**

## 1.1 I fondamenti concettuali della logistica economica

La logistica è un processo che ha il compito di gestire con efficienza, minimizzando i costi, e con efficacia, offrendo al consumatore un livello di servizio conforme alle sue aspettative, tutte le attività necessarie a movimentare dal punto di origine a quello di destinazione sia il flusso fisico di materie prime, semilavorati e prodotti sia il flusso informativo ad esso connesso.

La logistica, prestazione più ampia della semplice movimentazione delle merci e che include gli approvvigionamenti, la gestione delle scorte e dei materiali, la programmazione della produzione, la gestione dei prodotti finiti, imballaggio, i depositi ed ovviamente i trasporti, rappresenta la nuova frontiera sulla quale imprese e governi sono chiamati ad operare.

In questa prospettiva la logistica non è più solo un'attività sussidiaria alla produzione, ma una componente fondamentale delle strategie competitive, dunque una risorsa preziosa per le imprese e per i territori in genere.

**L'intera filiera trasportistica** partecipa alla formazione del valore dei “**beni e servizi logisticizzati**”, le cui singole fasi produttive sono da localizzare in diverse aree geografiche consentono di sfruttare al meglio le risorse disponibili reperiti al minor costo sui mercati internazionali (manodopera, materie prime, semilavorati, ecc.), che combinati in modo economico ed efficiente consentono l'ottenimento di prodotti finiti. Così ad esempio, razionalizzando in maniera ottimale la *suppli chain* (partendo dall'approvvigionamento di materie prime e semilavorati, allo stoccaggio e alla distribuzione commerciale, fino ad arrivare all'assistenza post-vendita) si possono sfruttare differenziali di costo dei fattori della produzione tra i vari paesi per rendere competitivo, ad esempio, sulla piazza di Milano un capo di abbigliamento di alta moda prodotta con lana acquistata in Australia, tessuta in Indocina, confezionato in Ungheria e poi distribuito in tutta Europa da un unico polo logistico in Olanda.

Siamo al primato della logistica: “**consegnare un bene è paradossalmente più importante che produrlo!**”

Negli ultimi anni il ruolo della logistica è stato completamente ridefinito, la logistica è un'importante leva di competitività, non solo per le imprese, ma anche per i territori a qualsiasi livello, europeo, nazionale, regionale, urbano e metropolitano, un processo che investe tutti i settori dall'agricoltura all'industria, dal commercio al turismo, alla pubblica amministrazioni.

Il ruolo della logistica nello sviluppo economico ruota essenzialmente attorno a due elementi fondamentali:

- 1 *l'accessibilità e le modificazioni della struttura produttiva* (localizzazione, rilocalizzazione e delocalizzazione industriale e distributiva),
- 2 *il modello dei consumi derivanti da una diminuzione generalizzata dei costi di trasporto (la cosiddetta “banalizzazione”) a seguito della crescita di capacità dei sistemi a rete di servizi regolari di linea.*

Una rete logistica efficace ed efficiente consente di creare **valore aggiunto e ricchezza**, incamerati dal “**prodotto logisticizzato**”: un bene che incorpora l'utilità prodotta dalla logistica economica e che offre al consumatore finale la possibilità di disporre “*del giusto prodotto, nel luogo giusto, al momento giusto, e con le giuste informazioni.*”

Un “**prodotto logisticizzato**”, che incamera il maggiore valore aggiunto offerto dalla logistica, consentirà alle imprese di vendere il prodotto ad un prezzo più alto a parità di quantità e, nello stesso tempo, l'ampliamento della rete logistica permetterà alle stesse di accedere a nuovi mercati. In definitiva consente alle imprese di aumentare i loro margini di profitto.

La combinazione tra sistemi ferroviari, porti, aeroporti, dove transitano grandi volumi di merce, e *distripark*-piattaforme logistiche sia monoprodotto che multiprodotto, dove la merce viene predisposta per la consegna finale, rappresenta la soluzione vincente alla luce della globalizzazione dell'economia e della liberalizzazione degli scambi, causa della crescita del volume delle merci in movimento e delle distanze da gestire, degli ultimi anni.

L'attrattività di una regione per gli insediamenti logistici è usualmente misurata da indicatori quali:

- ♦ l'accessibilità;
- ♦ la presenza di *competitors* importanti;
- ♦ la qualità ed il costo della manodopera;
- ♦ il costo medio del trasporto terrestre stradale e ferroviario;
- ♦ le caratteristiche delle infrastrutture pubbliche e dei servizi di trasporto insediati;
- ♦ il livello di pressione fiscale sulle imprese

La logistica necessita di spazi dotati di avanzate tecnologie e con tipologie edilizio/costruttive flessibili in grado di soddisfare una domanda in continua evoluzione, sempre più differenziata.

Occorre dunque individuare zone ed aree che, per la loro vantaggiosa collocazione rispetto a bacini di produzione e consumo ed alle infrastrutture, offrano la possibilità a più soggetti di una utilizzazione continua delle strutture, con possibilità di avvicendamento degli operatori, secondo modelli "multicliente e multiprodotto". In tale ottica occorre promuovere lo sviluppo logistico delle Aree Territoriali Vaste da trasformare in "**filieri territoriali logistiche**", cioè in *ambiti territoriali che presentano un'elevata dotazione di infrastrutture ed attività logistiche*.

**Le leve fondamentali su cui si fonda lo sviluppo logistico sono:**

- 1) **Distripark e poli logistici** quali sbocchi a mare di aree vaste retroportuali;
- 2) **Corone logistiche** a servizio di aree vaste e metropolitane;
- 3) **Assi logistici** a servizio di aree vaste e della GDO

Studi approfonditi dimostrano che le aree più votate alla localizzazione di infrastrutture logistiche retroportuali (*distripark*) sul territorio italiano, sono le **Aree Vaste del sud** che fanno capo ai porti di Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Civitavecchia e Ancona. Spesso accade che in tali contesti vengano istituite delle aree dallo stato giuridico di "**Zone Franca**", all'interno delle quali è possibile svolgere attività di logistica a valore, in piena esenzione fiscale.

### **L'outsourcing dei servizi logistici**

La tendenza fondamentale è quella di terzizzazione (**outsourcing**) dei servizi logistici, attraverso cui le aziende assegnano a fornitori esterni, per un periodo contrattualmente definito, la gestione di una o più funzioni logistiche o di insiemi di attività logistiche.

Nel momento in cui un'azienda stabilisce di appoggiarsi ad un outsourcer deve decidere cosa delegare. L'azienda individua le attività sulle quali rimarranno focalizzate le risorse interne e ne delega, a fornitori esterni, la gestione delle altre, unica via concretamente praticabile per raggiungere l'obiettivo di concentrarsi sul core business; obiettivo che oggi è imposto dai mercati.

Emergono operatori, quali i **Multimodal Transport Operator (MTO)**, capaci di costituirsi quali interlocutori unici per l'esecuzione di complesse attività logistiche.

L'impresa manifatturiera acquista, quindi, uno o più servizi di spedizione **door to door** da un unico operatore, che se ne assumerà la responsabilità unica e la gestione complessiva, provvedendo direttamente o indirettamente all'espletamento di tutte le operazioni da origine a destino.

Servizi di logistica **landside** prevedono la movimentazione dei container, il loro trasporto via terra per strada o ferrovia, la loro apertura negli **inland terminals** o nelle piattaforme logistiche, dove le merci vengono lavorate, eventualmente imballate, etichettate, corredate di documentazione varia e distribuite al cliente finale secondo un piano concordato con il committente che può prevedere anche il deposito, il controllo delle scorte, il ricevimento dell'ordine, il *picking*, il reimballo, l'emissione della fattura ed il recupero del credito, il tutto governato da un sistema informatico accessibile al committente stesso che può sapere in qualunque momento dove si trova la sua merce (*tracking and tracing*).

L'impresa di solito è indifferente alla scelta del modo di trasporto o del percorso, purché il servizio sia migliore in termini di puntualità, rapidità, qualità e più economico possibile. La situazione italiana nel contesto dell'UE è preoccupante, presentando un tasso di terzizzazione dei servizi logistici pari al 13%, contro il 34% del Regno Unito e valori compresi tra il 20% ed il 27% degli altri *Partner*.

## **Il fenomeno della globalizzazione e il suo legame con la logistica**

In realtà non c'è una sola definizione ma ne esistono di diverse:

*“Globalizzare è quando vai in un posto del mondo e ci trovi la Coca-Cola, le Nike o le Marlboro. Globalizzare è il fatto che la mia auto sia costruita un po' in Sud America, un po' in Asia, un po' in Europa.”*

Lo sviluppo della globalizzazione è da ricercare in due cause principali:

1. **Morte della distanza** (*“banalizzazione del costo di trasporto”*) ossia riduzione dei costi di trasporto, dovuta in particolare alla riduzione del costo del trasporto aereo, alla diffusione del container, alla rivoluzione della ICT (Information and Communication Technology);
2. **Liberalizzazione del commercio internazionale** con l'apertura di nuovi mercati che ha contribuito all'aumento degli scambi internazionali; tali cambiamenti sono stati la causa della realizzazione di nuovi collegamenti commerciali tra i continenti fino a pochi anni fa impensabili sia in termini di volumi che di qualità delle linee attivate.

La globalizzazione ha spinto l'economia a doversi confrontare con mercati più aperti e competitivi, i paesi sviluppati stanno subendo un processo di deindustrializzazione e, quindi, di terziarizzazione: l'industria manifatturiera si delocalizza, mentre il settore dei servizi si concentra e si localizza.

Generalmente le fasi di lavorazione a più basso valore aggiunto vengono trasferite nei paesi in via di sviluppo (Sud-est Asiatico, Europa dell'est, Sud America) dove il costo del lavoro è molto più basso, mentre nei paesi industrializzati rimangono solo le fasi a più alto valore aggiunto (l'assemblaggio dei componenti, l'attività di design, la Ricerca & Sviluppo, l'ideazione della pubblicità) e quelle che costituiscono il core-business delle imprese.

Sarà così molto probabile che le nostre scarpe da ginnastica siano fabbricate in Vietnam o in Cina (anche se sono di una famosa marca Americana) mentre la scelta dei materiali è avvenuta in Europa.

Oggi un'impresa che deve decidere dove ubicare i propri impianti di produzione sarà influenzata dalle condizioni offerte da un determinato Paese o regione quali: *il minor costo della manodopera, la flessibilità del mercato del lavoro, il minor costo di approvvigionamento degli input, la più lieve imposizione fiscale esercitata sulle imprese, il livello di burocratizzazione, il valore degli immobili commerciali, infine i costi del trasporto delle 4 modalità e i relativi tempi di percorrenza.*

Negli ultimi anni diversi studi hanno dimostrato che in realtà non esiste una convenienza assoluta nel localizzare una ipotetica impresa italiana all'estero, per sfruttare i bassi costi di lavoro, se poi non esiste un'adeguata rete logistica che le faccia da supporto nell'abbattere le distanze consentendo la consegna dei prodotti in tempi brevi e a costi accettabili: la presenza di adeguate vie di comunicazione, l'esistenza di piattaforme logistiche, l'efficienza dei sistemi hub&spoke sono solo alcuni degli strumenti di cui la logistica dispone per rendere competitive le imprese nell'era della globalizzazione.

**Novembre 2009**, al convegno sulla logistica particolarmente significativa è stata la relazione-discussione tenuta dal Premio Nobel per l'economia nel 2001 **Joseph E. Stiglitz** da cui un'asserzione forte:

*“Lo sviluppo sostenibile è diventato necessario e indispensabile e nessuno se ne può stare fuori, la globalizzazione è stata spinta dalla riduzione del costo dei trasporti, ma con il petrolio a 100 dollari al barile, e senza combustibili che rappresentino una seria alternativa, i prezzi per muovere le merci sono destinati a salire sempre di più. Quindi non basterà più abbattere le distanze con navi, camion o treni, ma i centri di produzione dovranno per forza essere vicini al luogo di reperimento delle materie prime, eliminando così un anello della catena.”*

Dunque i costi attuali del petrolio hanno di fatto abbattuto tutti i vantaggi derivanti dal fenomeno etichettato con nome di *“banalizzazione dei costi di trasporto”* grazie al quale le grandi distanze vengono annullate, al punto tale da far iniziare a pensare ad un ritorno alla vecchia concezione produttiva che voleva i centri industriali vicini ai luoghi di approvvigionamento.

**Etichettatura dei prodotti e il «Made in Italy»**

A spingere verso questa direzione è anche la recente **“legge n.55 dell'8 aprile 2010”** che reca disposizioni concernenti la *“commercializzazione di prodotti tessili, della pelletteria e della calzatura”*, un provvedimento di tutela del *“Made in Italy”* nei settori del tessile, dell'abbigliamento e dell'arredo che interessa tutti i consumatori italiani.

*La legge 55/2010 introduce l'etichettatura obbligatoria e la tracciabilità dei prodotti tessili, della calzatura e della pelletteria, detta nuove norme e regole circa le caratteristiche di qualità che i prodotti devono avere per il rispetto della salute di chi li utilizza, prevede pene e sanzioni per le aziende che producono false dichiarazioni circa la tracciabilità delle fasi di lavorazione.*

Gli effetti pratici della legge mirano sia a una corretta informazione del consumatore sul luogo di origine di ciascuna fase di lavorazione, sia ad una difesa della produzione manifatturiera italiana.

Oggi il marchio *made in Italy* è il più imitato al mondo, proprio dai paesi che dispongono di manodopera a bassissimi costi e producono brutte copie danneggiando l'economia del Paese. In base alla nuova legge in pratica l'etichetta **“made in Italy”** è consentita *«esclusivamente per prodotti finiti, le cui fasi di lavorazione hanno avuto luogo prevalentemente nel territorio nazionale o se almeno due delle fasi di lavorazione per ciascun settore sono state eseguite nel territorio medesimo e se per le rimanenti fasi è verificabile la tracciabilità»*.

Evidenti saranno le ripercussioni che tale legge avrà sulle produzioni italiane collocate all'estero, che se vorranno beneficiare dell'etichettatura *“made in Italy”*, dovranno ricollocare buona parte delle fasi produttive in Italia.

### **Concetto di distripark/ retroporto logistico**

Il distripark è *una piattaforma logistica avanzata di formazione di valore nella quale è possibile dare valore aggiunto alle semplici operazioni di carico e scarico delle merci trasportate in container, ubicata di norma, in un'area a monte dei terminal portuali, ed integrata con un sistema di trasporto multimodali.* I Distriparks sono in genere localizzati in **“zone franche”**.

Il Distripark si presenta come un'area di attività logistiche cosiddette **“a valore”** dove avvengono processi che non possono definirsi industriali in senso stretto, né commerciali, né soltanto di servizi logistici tipici di magazzino, deposito ed inoltro.

Le merci vengono prelevate dai container e attraverso diverse tipologie di attività, quali: *confezionamento, etichettatura, assemblaggio, controllo di qualità ed imballaggio, vengono preparate per la spedizione ed adattate alle richieste del cliente finale e ai requisiti del paese di destinazione.*

Esempi di bene per la cui produzione è prevista una lavorazione produttiva/logistica che si sposa bene con i distripark sono: televisioni, videocamere, macchine fotocopiatrici, telefoni cellulari, congelatori, motocicli, ecc.

La strategia di localizzazione delle attività logistiche in ambito portuale risponde all'esigenza di sviluppare all'interno del porto attività ad elevato valore aggiunto, Dunque un porto con annesso un Distripark risulta più concorrenziale rispetto ad altri scali grazie al surplus di servizi offerti.

È opportuno inoltre sottolineare che esiste un altro importante vantaggio derivante dalla localizzazione di tali strutture all'interno dei porti, tale vantaggio risiede nella **minore incidenza dei costi di ultimo miglio nelle attività IM-RI-EM**, vale a dire nelle attività di importazione di semilavorati e riesportazione via mare di prodotti finiti o prodotti di ulteriori lavorazioni intermedie. Quando infatti le merci, che giungono via mare, sono destinate ad essere riesportate via mare, dopo una serie di *processi ad valorem*, è evidente che il tragitto dal porto ad una struttura interna, e viceversa per il ritorno, comporta un'inefficiente duplicazione dei costi.

Lo sviluppo economico della Cina e oggi dell'India, a partire dagli anni '90, poggia proprio su una rete di strutture logistiche retroportuali.

Tra gli anni '90 e 2000 anche il Mediterraneo si apre ai distripark con Barcellona e Marsiglia-Fos, mentre l'Italia, *definita come piattaforma logistica naturale del Mediterraneo*, non presenta alcun

distripark in quanto le esperienze di punti franchi **mono-merceologici** del tipo di Trieste per il caffè costituiscono esperienze valide, ma diverse, ben lontane dall'idea moderna di distripark.

Solo citando qualche nome di imprese insediate in tali contesti si percepisce la dimensione operativa e commerciale di livello internazionale: Honda, Deawoo, De Longhi, Wirlpool, Reebok, Coca Cola, Maersk logistics, dhl, Epson, Nippon Express, ecc.

### **Esperienze di Distripark in Europa**

In tema di Distripark le scelte italiane sono lontane dalla tendenza europea, dove ormai la tradizione è altamente consolidata. **In Europa esempi importanti di Distripark sono:**

- 1) in Olanda con il famoso porto di **Rotterdam**;
- 2) in Spagna con i moderni porti di **Barcellona e Valencia**;
- 3) in Francia con **Marsiglia e Le Havre**.

### **Il porto di Rotterdam**

Principale esempio di distripark è il porto di **Rotterdam**, dove è nato il concetto stesso di “**Distripark**” negli anni '80, e che ancora oggi è il termine di paragone per tutti i porti che adottano politiche di investimento nel settore della logistica non solo per incrementare i propri traffici, ma anche per elevare il valore aggiunto prodotto dalle attività portuali e retroportuali, e per creare maggiori opportunità di lavoro.

Il porto di Rotterdam, il primo porto in Europa ed uno dei maggiori al mondo per traffico totale di merci. Attualmente il sistema portuale, può essere considerato un moderno centro logistico integrato. Esso offre ogni tipo di infrastrutture e servizi necessari agli operatori del trasporto e della distribuzione: *terminali per merci varie e specializzati, terminali per container attrezzati con gru di ultima generazione e con sistemi automatici di movimentazione dei container.*

Il sistema portuale di Rotterdam è in grado di dare valore aggiunto alla merce che vi transita grazie all'introduzione di ben **tre Distripark** su un'area complessiva che supera i 300 ettari.

I tre Distripark offrono oggi aree per lo stoccaggio, la distribuzione, l'apertura e la formazione dei container, magazzini ed impianti per l'assemblaggio finale dei prodotti secondo le richieste del cliente finale o dei paesi di destinazione.

**i Distripark sono collocati in zone franche**, infatti i diritti doganali non devono essere pagati finché le merci si trovano nel magazzino.

L'esperienza del sistema portuale di Rotterdam insegna quindi che *la possibilità di sviluppo di un porto non può essere legata esclusivamente al transito delle merci, ma deve puntare soprattutto al valore aggiunto che può essere offerto da strutture di stoccaggio e di distribuzione delle merci.*

### **Esperienze di Distripark in Italia**

Tra i Distripark di esperienza italiana più importanti, si distinguono:

- 1) Genova Prà-Voltri;
- 2) Trieste;
- 3) Taranto;
- 4) La Spezia - S. Stefano Magra;
- 5) Genova Cornigliano –Sampierdarena;
- 6) Brindisi.
- 7) Napoli.

Città come Genova, Trieste, Taranto, La Spezia, Brindisi, hanno infatti sviluppato un moderno apparato portuale e retroportuale grazie ai collegamenti già presenti sul territorio e alla loro struttura geografica. successivamente sviluppato e favorito da una attività logistica ben applicata e lungimirante sul territorio, che ha assicurato funzionalità fra le varie modalità di trasporto.

In altre zone dell'Italia invece questo sviluppo non è avvenuto, infatti zone come il Sud dell'Italia non sono state in grado di realizzare aree di decentramento del lavoro come poli specialistici, centri di raccolta merci, distretti industriali, interporti che avrebbero migliorato l'economia di queste aree, che a causa dell'abbandono e del degrado sociale in cui versano da molti anni, non spingono le autorità a investire ne tentare di far rifiorire zone del nostro paese che avrebbero ampie possibilità di sviluppo ma a cui non viene data la possibilità di svilupparsi.

## Esperienze di distripark in Estremo Oriente

In Estremo Oriente troviamo esempi di importanti Distripark:

I porti di **Chungkang - Kaohsiung –Taiwan** in Cina

Il porto di **Busan gauchio –Corea del Sud**

Nella zona franca le aziende godono di agevolazioni fiscali, inoltre il governo ha creato anche una zona di libero mercato a supporto degli investitori stranieri, il che attrae molte imprese estere.

Nelle zone franche sono consentite tutte quelle attività tipiche di tale zone come: produzione, trasformazione, magazzinaggio, manipolazione ed etichettatura, e operazioni di lavorazione e assemblaggio. Il vantaggio principale offerto dalle zone franche è costituito dalla possibilità di farvi transitare le merci in esenzione da tasse e dazi doganali, che saranno dovute solo nel momento in cui le merci varcano il confine tra zona franca e territorio dello stato.

## Le Aree vaste dismesse e l'opportunità di sviluppo in filiere territoriali logistiche multi prodotto

La crescente liberalizzazione del commercio internazionale e la riduzione dei costi di trasporto sulle lunghe distanze hanno spinto le imprese europee, a partire dagli anni 80, a delocalizzare o terziarizzare le attività in paesi caratterizzati da un basso costo dei fattori. Sono state quindi dismesse aree industriali della “**prima generazione**” dotate di strutture quasi sempre adiacenti ad infrastrutture di trasporto.

Oggi lo studio per il recupero di queste **aree vaste urbane dismesse** e dunque è oggetto di interesse prioritario.

Risultano 200.000 gli ettari di zone industriali dismesse sul territorio europeo; il loro recupero comporta azioni complesse e la soluzione di una vasta gamma di problemi patrimoniali, procedurali, ambientali, funzionali, urbani. In tal senso, specie nel Mezzogiorno, potrebbe risultare opportuno una riqualificazione di tale area, prevedendo la realizzazione di distripark e poli logistici in genere.

In Italia, secondo una recente indagine Censis 2004, sono state individuate **66 aree dismesse** per un totale di quasi **30 milioni di metri quadri**; per le quali si prevedono nel medio lungo periodo interventi di “*rifunzionalizzazione*”.

In Campania e in particolare a Napoli, il fenomeno delle aree dismesse rappresenta un elemento chiave per lo sviluppo del tessuto produttivo locale. Nel capoluogo vi sono ben 6 aree in disuso, esse sono:

**Ex polo siderurgico Bagnoli- Coroglio** in fase di risistemazione;

**Polo petrolifero “Ambito 13 – ex raffineria”**

**Zona Gianturco;**

**Zona Serre Pazzigno;**

**Fascia litoranea di San Giovanni a Teduccio**

**Area Marina**

La più grande di tale risorse è quella relativa al **polo petrolifero di San Giovanni a Teduccio** che, insieme a quella al **polo petrolifero dell'Area 13**. costituiscono le aree più grandi in termini di metri quadrati presenti a Napoli e dove il problema principale per la riqualificazione è la dismissione degli impianti industriali e petroliferi presenti nel territorio. Ed è proprio in questi ambiti che si potrebbe prevedere la localizzazione del *Distripark*, unico riferimento interregionale della filiera territoriale di “**area vasta**” individuata.

Il *distretto logistico/Distripark* per definizione ha funzioni polivalenti e *multi prodotto* che se svolte in “**ZONA FRANCA**” possono beneficiare di agevolazioni fiscali e doganali per consolidare i flussi in export per i paesi Mediterranei (Europa, nord Africa, Turchia, ecc.) e, viceversa, ricevere ed eventualmente trasformare merci provenienti dai paesi mediterranei ed asiatici (canale di Suez), attraverso attività logistiche, fortemente occupazionali, ma al tempo stesso sostenibili dal punto di vista ambientale in quanto attività non “*industriali*” in senso stretto. I tassi di crescita dei traffici del

Mediterraneo portano a considerare valido il progetto di creare un importante **Area Logistica** nel bacino centro meridionale del Mediterraneo.

### **La Zona franca della città di Napoli: l'area industriale dimessa "Mobil-Q8"**

L'ipotesi di realizzazione di **un'area franca nelle città di Napoli** non è del tutto nuova, già nel 1997 alcuni economisti valutarono diverse ipotesi specifiche di localizzazione di una zona franca a Napoli ed individuaronone come soluzione più conveniente quella riguardante l'**area "Mobil-Q8"**.

L'area in questione, che include i quartieri *San Giovanni a Teduccio, Barra, Ponticelli, Gianturco e Poggioreale*, rappresenterà la più vasta area industriale della città, anche se oggi è la più estesa tra quelle dismesse del Mezzogiorno.

L'obiettivo, in questo caso, è il **"riuso intelligente e consapevole"** del territorio già insediato da manufatti industriali.

Le problematiche che, a tutt'oggi, rallentano lo sviluppo economico della Campania e del Mezzogiorno sono riassumibili nell'appesantimento burocratico, nella pressione fiscale superiore alla media europea e all'emergenza in termini di sicurezza.

### **Definizione di zona franca sotto il profilo economico geografico**

In definitiva possiamo definire zona franca:

Un'area geograficamente e amministrativamente limitata nel cui interno le attività produttive godono di un particolare regime in termini di materia doganale e fiscale.

Le zone franche sono istituite per agevolare il transito delle merci, di passaggio in un determinato porto, esenti da imposizione fiscale e doganale. Esse possono esercitare una forte attrattiva in termini di investimenti nazionali ed esteri in infrastrutture e servizi logistici, stimolando la crescita dei territori che le ospitano.

Zone franche di notevoli dimensioni si trovano nei porti di **Rotterdam, di Barcellona, di Marsiglia**, con notevoli facilitazioni di transito. Un esempio invece di zona franca già funzionante in Italia è il porto di **Gioia Tauro**, specializzato nelle attività di transhipment di container, in cui le merci non scontano alcuna imposta nazionale o dazi all'importazione.

### **Tipologia e effetti giuridici delle zone franche**

Esistono diverse tipologie di zone franche a cui corrispondono effetti giuridici differenti. Una grande distinzione può essere fatta tra:

- **Zone franche classiche:** caratterizzate essenzialmente dall'esonero dei diritti di dogana e, a volte, da quello delle imposte indirette. Tale categoria comprende le "zone franche commerciali", le "zone franche industriali d'esportazione", i "porti franchi", i "magazzini franchi" e le "exclave".

**Zone franche d'eccezione:** dove sono presenti altri tipi di agevolazioni fiscali (come imposte dirette e tributi locali), vantaggi finanziari e amministrativi per le imprese ed anche altri incentivi di natura economica e sociale. A tale categoria si ricollegano le "zone economiche speciali", le "zone d'impresa" e l'insieme delle "zone di riconversione economica".

Secondo il Codice doganale comunitario, nelle zone franche possono essere svolte attività di stoccaggio, lavorazione, trasformazione, vendita e/o acquisto di merci, ma chiunque eserciti tali attività è obbligato a tenere una contabilità di magazzino, al fine di consentire alla dogana di seguirne tutti gli spostamenti.

Nelle zone franche, dunque, non vi è alcuna limitazione della tipologia delle merci che vi possono transitare e dei tempi di magazzinaggio. Nei magazzini doganali possono essere effettuate tutte le operazioni logistiche volte a conferire valore aggiunto od anche semplici operazioni di complemento o classificazione del prodotto. Le merci possono entrare ed uscire dai magazzini liberamente, sulla base di procedure flessibili, i pezzi di ricambio e i materiali da sottoporre a successive lavorazioni, sono liberamente sdoganabili e assoggettati soltanto alla loro registrazione da parte degli uffici doganali.



Il regolamento comunitario prevede delle agevolazioni doganali e fiscali differenziate in funzione delle diverse ipotesi di flusso commerciale:

- Paesi terzi – Zona franca – Paesi terzi (**transito**)
- Paesi terzi – Zona franca – Unione Europea (**importazione**)
- Unione Europea – Zona franca – Paesi terzi (**esportazione**).

**L'ipotesi di transito** rappresenta il flusso commerciale che gode di maggiori agevolazioni, infatti, la merce in transito non è soggetta a formalità e dazi doganali, IVA, garanzia cauzionale e limiti di tempo per la riesportazione.

**L'ipotesi d'importazione** prevede invece delle agevolazioni solo di tipo “**sospensivo**”; infatti, la merce importata è soggetta a dazi all'importazione al momento dell'uscita dalla zona franca, IVA per destinazione ed espletamento delle formalità doganali al momento della messa in libera pratica della merce.

Infine, per **l'ipotesi di esportazione** è previsto che la merce sia soggetta a dazi all'esportazione ed espletamento delle formalità doganali nel momento che esce dalla zona franca. A livello mondiale, i prodotti maggiormente lavorati nelle zone franche riguardano il settore tessile, l'abbigliamento, le calzature, i giocattoli, l'elettronica e high-tech. Per agevolare lo scambio di beni, le zone franche sono solitamente localizzate in prossimità di nodi di trasporto marittimo ed aereo.

### **Le zone franche nel mondo ed in Italia**

Negli ultimi quarant'anni il fenomeno delle zone franche si è sviluppato rapidamente a livello internazionale. Nel 1970 solo pochi paesi ne erano dotati, ma già nel 1996 l'OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico) stimò in circa 500 le zone franche industriali d'esportazione sparse in tutto il mondo e gran parte delle quali concentrate in tre macro-aree geografiche: **Asia sud-orientale, America centrale e Mediterraneo meridionale**.

Tra le zone franche più note in tutto il mondo ricordiamo quelle cinesi, ed in particolare quelle di **Taiwan e Xiamen**.

**Il vantaggio principale offerto dalle zone franche è costituito dalla possibilità di potervi far transitare merci in esenzione da tasse e dazi doganali.**

**Xiamen** è anche un importante porto situato a metà strada tra Shanghai e Hong Kong e si è pertanto affermata in tutta la zona pan asiatica.

Le 20 società di navigazione più importanti del mondo vi hanno aperto proprie sedi operative. Sono attive 57 rotte di navigazione che collegano tutti i maggiori porti del sud, sud est Asiatico, America Centrale e del sud, USA, Europa e Medio Oriente.

Le imprese investitrici possono acquisire il diritto di uso dei terreni dopo aver inoltrato richiesta agli enti locali e versate le tasse.

Per quanto **riguarda l'Italia** un esempio invece di zona franca già funzionante è il porto di **Gioia Tauro**, specializzato nelle attività di transhipment di container, in cui le merci non scontano alcuna imposta nazionale o dazi all'importazione.

Il 1° ottobre 2008 sono state rese note le aree prescelte per la sperimentazione delle **zone franche urbane**, si tratta di 22 comuni selezionati da un Gruppo tecnico di esperti del Dipartimento Politiche di Sviluppo e del Ministero dello Sviluppo Economico tra 64 proposte arrivate.

### **Cosa sono le zone franche urbane:**

*Le Zone Franche Urbane (ZFU) sono aree infra-comunali di dimensione minima prestabilita non oltre comunque i 30.000 abitanti, dove si concentrano programmi di defiscalizzazione per la creazione di piccole e micro imprese. Obiettivo prioritario delle Zfu è favorire lo sviluppo economico e sociale di quartieri ed aree urbane caratterizzate da disagio sociale, economico e occupazionale, e con potenzialità di sviluppo inespresse.*

L'iniziativa nasce dall'esperienza francese delle Zones Franches Urbaines, lanciata nel 1996 e oggi attiva in più di 100 quartieri. L'idea di sperimentare questo nuovo strumento in Italia è stata

proposta inizialmente, **nel 2006**, in un documento condiviso da Confindustria, sindacati e Presidenti delle Regioni del Mezzogiorno.

### **Come si è giunti alla loro istituzione**

L'istituzione delle ZFU è prevista dalla **legge finanziaria 2007 che afferma**: “*Al fine di contrastare i fenomeni di esclusione sociale negli spazi urbani e favorire l'integrazione sociale e culturale delle popolazioni residenti in aree degradate (dette Zone Franche Urbane) tale legge istituisce nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico (MISE) un apposito Fondo con una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009. Il Fondo è destinato al finanziamento di incentivi ed agevolazioni fiscali e previdenziali a favore delle nuove attività economiche iniziate a partire dal 1° gennaio 2008 fino al 31 dicembre 2012, dalle piccole e micro imprese nelle ZFU*”. La legge finanziaria 2008, invece, fissa i parametri socio-economici a cui devono rispondere queste aree.

Nei limiti del “*de minimis*” le agevolazioni sono applicabili anche a favore delle piccole e micro imprese già operanti nelle ZFU.

Sono, in ogni caso, escluse dal regime agevolativo le imprese operanti nei settori:

1. della costruzione di automobili;
2. della costruzione navale;
3. della fabbricazione di fibre tessili artificiali o sintetiche;
4. della siderurgia;
5. del trasporto su strada

### **Chi riguarda?**

Piccole imprese, artigiani, commercianti, liberi professionisti, aziende di servizi, quale che sia la forma giuridica dell'impresa

La Comunità europea autorizza il provvedimento di esonero a condizione che l'impresa risponda alla definizione di **piccola impresa**: Sono qualificate come piccole imprese quelle che impiegano non più di 50 dipendenti e il cui volume d'affari non supera i 10 milioni di euro”.

### **Quali sono le agevolazioni concesse**

Le **piccole imprese** potranno beneficiare di agevolazioni fiscali e contributi per un periodo di durata complessiva sino a 14 annualità. **Le agevolazioni saranno operative dal 1° gennaio 2010.**

Tali agevolazioni consistono in:

- esenzione totale dalle imposte sui redditi per 5 anni (IRES); decorso questo primo quinquennio, è prevista poi un'uscita graduale dal regime di esonero;
- esenzione dall'IRAP fino al 2012 con il limite di 300mila euro per ciascun periodo d'imposta;
- esenzione dall'ICI, sempre fino al 2012, per soli immobili siti nelle ZFU, posseduti e utilizzati per l'esercizio delle nuove attività economiche;
- esonero dal versamento dei contributi previdenziali dei lavoratori dipendenti per 5 anni, subordinato al fatto che almeno il 30% degli occupati delle imprese beneficiarie risieda nel sistema locale di lavoro in cui ricade la ZFU

In misura minore e circoscritta, è previsto anche il sostegno ad imprese già operanti nelle medesime aree.

### **Quante ZFU sono state istituite**

**Le ZFU sinora istituite sono 22**, dislocate in aree urbane della dimensione media di 14.000 abitanti a loro volta **distribuiti in 11 Regioni: 3 del Centro-Nord e 8 del Mezzogiorno.**

| n  | Proposta ZFU      | Regione    | Popolazione ZFU 2001 | IDS    |
|----|-------------------|------------|----------------------|--------|
| 1  | Catania           | Sicilia    | 28.595               | 0,2332 |
| 2  | Torre Annunziata  | Campania   | 13.106               | 0,2200 |
| 3  | Napoli            | Campania   | 23.716               | 0,2043 |
| 4  | Taranto           | Puglia     | 22.315               | 0,1948 |
| 5  | Cagliari          | Sardegna   | 7.624                | 0,1816 |
| 6  | Gela              | Sicilia    | 21.745               | 0,1550 |
| 7  | Mondragone        | Campania   | 7.638                | 0,1497 |
| 8  | Andria            | Puglia     | 15.744               | 0,1461 |
| 9  | Crotone           | Calabria   | 16.017               | 0,1384 |
| 10 | Erice             | Sicilia    | 7.639                | 0,1337 |
| 11 | Iglesias          | Sardegna   | 7.961                | 0,1329 |
| 12 | Quartu Sant'Elena | Sardegna   | 19.235               | 0,1225 |
| 13 | Rossano           | Calabria   | 9.827                | 0,1150 |
| 14 | Lecce             | Puglia     | 10.182               | 0,1139 |
| 15 | Lamezia Terme     | Calabria   | 17.618               | 0,1102 |
| 16 | Campobasso        | Molise     | 8.171                | 0,0658 |
| 17 | Velletri          | Lazio      | 14.341               | 0,0580 |
| 18 | Sora              | Lazio      | 7.707                | 0,0457 |
| 19 | Pescara           | Abruzzo    | 19.384               | 0,0438 |
| 20 | Ventimiglia       | Liguria    | 7.554                | 0,0172 |
| 21 | Massa-Carrara     | Toscana    | 29.706               | 0,0117 |
| 22 | Matera            | Basilicata | 17.030               | 0,0102 |

### **Quante risorse sono state destinate alle ZFU**

La dotazione finanziaria stanziata per l'avvio delle ZFU dalla legge finanziaria 2007 è pari a **100 milioni di euro**. Su iniziativa del Ministero dello sviluppo Ulteriori 45 milioni sono stato stanziati dal **Decreto Abruzzo** per sostenere la **ripresa economica e occupazionale nelle aree colpite dal sisma** attraverso uno specifico dispositivo di ZFU.

### **Come sono state selezionate**

La selezione è stata effettuata applicando un metodo innovativo, mai utilizzato prima in Italia: l'individuazione delle aree bersaglio all'interno dei territori comunali si è basata su **parametri sociali ed occupazionali oggettivi**, forniti dall'Istat.

Ai Comuni spettava il compito di individuare le aree, elaborare le proposte progettuali, definire le modalità di gestione e programmare eventuali investimenti complementari da attivare sul medesimo territorio per massimizzare gli effetti complessivi degli interventi.

I Comuni hanno elaborato le proprie proposte progettuali tramite la predisposizione di uno specifico **documento**, che descriveva nel dettaglio:

#### **1. i requisiti di ammissibilità del territorio comunale;**

##### **Dimensione demografica dei comuni**

- Sono stati ammessi soltanto i comuni con dimensione minima di 25.000 abitanti al 1 gennaio 2006.

##### **Tasso di disoccupazione nel Sistema Locale del Lavoro**

- Sono stati ammessi i comuni localizzati in Sistemi Locali del Lavoro che risultano avere, nel 2005, un tasso di disoccupazione superiore al 7,7 %.

#### **2. Requisiti di ammissibilità delle ZFU individuate**

L'ammissibilità delle perimetrazioni deve rispondere ai seguenti criteri:

- **dimensione demografica** della ZFU: tra 7.500 e 30.000 abitanti;

- rapporto percentuale tra le dimensioni demografiche della ZFU e del comune: inferiore al 30 %;

### 3. **il calcolo dell'Indice di Disagio Socioeconomico (IDS);**

La valutazione di ammissibilità delle proposte progettuali avviene in base ad un *indice di disagio socioeconomico* (IDS) finalizzato a misurare il livello di esclusione sociale nelle aree candidate come ZFU.

L'IDS è ottenuto dalla combinazione di quattro indicatori di esclusione socioeconomica:

1. Tasso di disoccupazione,
2. Tasso di occupazione,
3. Tasso di concentrazione giovanile,).
4. Tasso di scolarizzazione,

### 4. **Motivi sottesi all'individuazione delle ZFU proposte;**

Le amministrazioni comunali dovranno esplicitare in forma descrittiva i motivi sottesi alla individuazione dell'area urbana proposta come potenziale beneficiaria, evidenziandone le condizioni di disagio ed esclusione sociale da un lato e dall'altro le potenzialità di sviluppo del tessuto economico-produttivo. La descrizione della scelta strategica potrà essere corredata da dati e informazioni disponibili che riguardino fenomeni e aspetti rilevanti quali, ad esempio, la diffusione di micro-criminalità, la disponibilità e/o le carenze nei servizi pubblici, informazioni sulla popolazione immigrata o di aree non utilizzate e disponibili per l'insediamento di attività economiche.

### 5. **eventuali ulteriori programmi e progetti di riqualificazione e potenziamento delle aree individuate**

Sarebbe opportuno che l'incentivazione di attività imprenditoriali all'interno dei perimetri individuati fosse funzionale a strategie di sviluppo o di pianificazione urbana di scala più ampia, che perseguano la riqualificazione complessiva delle aree pur assegnando loro una vocazione produttiva e/o commerciale.

---

Le proposte progettuali così elaborate dai comuni, sono state trasmesse alla Regione di competenza territoriale entro il termine da questa fissato, per consentirne l'istruttoria in prima istanza valutandone:

- la rispondenza ai criteri demografici, dimensionali e socioeconomici esposti in precedenza;
- la corretta misurazione e quantificazione dell'Indice di Disagio Socioeconomico;

Entro 60 giorni le Regioni hanno trasmesso al MISE-DPS una **Relazione Tecnica** che individuava, con motivazione delle scelte, le proposte di ZFU di interesse prioritario. A partire da tale data il MISE-DPS ha curato, sempre in collaborazione con le Regioni, l'istruttoria tecnica per l'elaborazione di una Relazione da presentare al CIPE.

L'istruttoria condotta dal DPS si è conclusa con la trasmissione al CIPE, avvenuta in **data 9 dicembre 2008**, di una proposta tecnica di individuazione, la proposta tecnica elaborata dal DPS ha ottenuto l'approvazione del CIPE nella seduta **dell'8 maggio 2009**. Tali disposizioni confluiscono in una "**Delibera di individuazione e di allocazione delle risorse a 22 Zone Franche Urbane**" per agevolazioni fiscali e previdenziali a favore di nuovi insediamenti produttivi

In **data 11 giugno 2009**, infatti, il DPS ha avviato la procedura di notifica presso i servizi competenti della DG *Concorrenza della Commissione Europea*.

Infatti il **28 Ottobre 2009** arriva anche l'autorizzazione della Commissione Europea all'attuazione di un regime di esenzioni fiscali a favore delle piccole e micro imprese.

Con l'autorizzazione della Commissione Europea, sono stati sbloccati i fondi necessari all'avvio del progetto.

Sempre il **28 ottobre 2009** il **Ministro per lo Sviluppo Economico Claudio Scajola** firma con i Sindaci dei 22 Comuni selezionati l'accordo per la realizzazione in via sperimentale delle prime 22 Zone Franche Urbane sul territorio nazionale.

## SITUAZIONE ATTUALE DELLE ZONE FRANCHE URBANE

Come è noto, la Zona Franca Urbana prevedeva, per le piccole e micro imprese che danno avvio alla loro attività nell'arco di tempo compreso tra il 1° gennaio 2008 e il 31 dicembre 2012, **l'esenzione dalle imposte sui redditi, l'esenzione dall'IRAP, l'esenzione dall'ICI e, infine, l'esonero dal versamento dei contributi previdenziali.**

**Con D.L. 30 dicembre 2009 n. 194 art. 9, comma 4**, (in G.U. n. 302 ), c.d. decreto *milleproroghe*, sono state apportate le seguenti sostanziali modifiche circa la normativa inerente alle zfu, purtroppo con effetti retroattivi:

1. innanzitutto, l'agevolazione fiscale è stata trasformata in semplice contributo;
2. le imprese che si andranno ad installare nelle zone franche urbane non avranno alcuna esenzione dalle imposte dirette e dall'IRAP;
3. del pari, nemmeno quelle già installate potranno aspirare ad ottenere i suddetti benefici IRPEF ed IRAP che, peraltro, erano fruibili nell'ambito del c.d. regime del *de minimis*;
4. rimangono soltanto (almeno sino ad ora!) i **contributi per l'ICI e per i contributi previdenziali** dovuti sulle retribuzioni da lavoro dipendente,
5. all'erogazione dei suddetti contributi **dovranno provvedere i singoli Comuni**,

Purtroppo, il decreto *Milleproroghe* **modifica in maniera sostanziale il contenuto e il meccanismo dell'agevolazione prevista** per chi investe nella zona franca, stravolgendone le finalità. All'esenzione fiscale su tutte le imposte e i contributi si sostituisce una semplice deduzione fiscale, parametrata per giunta solo all'ICI e agli eventuali contributi previdenziali versati per i lavoratori dipendenti.

Con la manovra **finanziaria 2010**, il Governo non fa decollare questo strumento, creando forti delusioni; senza contare l'ultimo tentativo di minare ulteriormente le ZFU avvenuto con l'istituzione delle **Zone a Burocrazia Zero (ZBZ)** create per rilanciare le aree depresse del Mezzogiorno, con le quali si rischia lo svuotamento giuridico di fatto delle Zone Franche Urbane ed il dirottamento delle risorse .

Unanime il coro di protesta di tutti i comuni interessati, che si sono mobilitati in tal senso,allo scopo di veder ripristinate le vecchie e mai partite ZFU.

## L'economia portuale, retroportuale e le continuità funzionali

L'importanza del mare e dei trasporti marittimi risulta evidente per un Paese come l'Italia che ha uno sviluppo costiero senza paragoni con il resto dell'Europa continentale (più di 8000 km di coste) con potenzialità straordinarie legate alla sua posizione geografica strategica di ponte proteso nel Mediterraneo facendo da saldatura tra Est ed Ovest, Nord e Sud.

L'Italia è una delle principali "**porte d'accesso**" per i traffici provenienti dagli altri continenti e diretti nel cuore dell'Europa, una grande naturale piattaforma logistica che si trova oggi non solo al centro dei traffici infra mediterranei, ma anche al centro delle rotte tra l'Estremo Oriente ed il Nord Europa e, in prospettiva, anche delle cosiddette "**rotte pendulum**", *Far East-Mediterraneo-Nord (o Sud) America*.

La presenza di un porto,condiziona notevolmente il contesto sociale ed ambientale della città o area metropolitana che lo ospita esercitando una forte attrazione sulle diverse attività logistiche; che localizzandosi in ambito retroportuale, possono godere di minori costi di ultimo miglio(**last mile**) nelle attività import via mare e ri- export via mare (**IM-RIEM**).

Già da qualche anno nei servizi marittimi merci si è affermato il modello di rete "**hub and spoke**". Le grandi compagnie di navigazione tendono a selezionare pochi scali marittimi (hub) sui quali concentrare i traffici delle navi più capienti (*mother*) che svolgono rotte "**Rund the world**" o "**Pendulum**". Questi porti, detti di "**transshipment**" (trasbordo), sono poi collegati, con navi più piccole (*feeder*), agli **spoke** -porti di destinazione/partenza delle merci (o/d port) posizionandosi nelle immediate vicinanze della destinazione finale delle merci.

L'aumento dei traffici containerizzati a livello internazionale insieme alla specializzazione dei trasporti ha evidenziato: l'obsolescenza dei terminali esistenti, (divenuti insufficienti per le esigenze delle operazioni di movimentazione e stoccaggio delle merci), l'inadeguatezza dei bacini, dei fondali e delle banchine di numerosi porti.

Di conseguenza, i flussi di traffico si sono prevalentemente concentrati su pochi porti di grandi dimensioni. L'Italia a causa di tali insufficienze funzionali, non è stata capace di raggiungere i livelli organizzativi nel settore della logistica, come è accaduto per altri paesi europei come Spagna, Francia, Olanda, Grecia, Paesi Bassi, che hanno sviluppato ormai da tempo modelli logistici basati sulla integrazione e terziarizzazione delle attività, in un contesto altamente infrastrutturale. I porti che hanno oggi maggior successo sono quelli che, oltre a presentare un'elevata produttività nei servizi tradizionali di movimentazione dei carichi, hanno saputo adeguarsi alle esigenze dei loro clienti e alle nuove tendenze internazionali, offrendo una vasta gamma di servizi logistici a valore aggiunto.

I porti del Northern Range, in netto anticipo rispetto ai porti mediterranei, hanno saputo adottare efficaci strategie per attirare i flussi di merci, integrando le attività portuali nella supply chain e creando un legame molto stretto con il proprio retroterra, attraverso un approccio multimodale; non a caso le prime esperienze di distriparks, poli logistici retroportuali, hanno visto la luce in Olanda con il porto di Rotterdam in particolare.

### **Economia della retroportualità: i porti e retroporti Campani**

La Campania, grazie alla sua posizione geografica, può essere considerata come la principale "macro-piattaforma" del Sud Italia, dotata di una condizione infrastrutturale sicuramente migliore rispetto a tutte le altre regioni del Mezzogiorno, in cui i porti di **Napoli** e **Salerno**, costituiscono una delle principali porte di accesso per merci e passeggeri nel Sud Italia.

Il sistema logistico campano è infatti costituito da 6 nodi logistici di primo livello: **porto di Napoli, porto di Salerno, aeroporto di Capodichino, interporti di Nola, interporto di Maddaloni-Marcianise e Salerno-Battipaglia.**

Però nonostante tutto è interessante notare come i porti di Napoli e Salerno registrino le maggiori inefficienze. Le principali criticità riguardano la scarsa capacità e lunghezza delle banchine, la ridotta profondità degli scali e la carenza di spazi per la gestione dei container. Le connessioni fra le banchine e le reti stradali e ferroviarie andrebbero implementate; il trasporto ferroviario risulta in alcuni casi congestionato e, in generale, viene segnalata una scarsa affidabilità e qualità dei servizi.

### **CASO DI TORRE ANNUNZIATA**

Torre annunziata fino all'incirca al 1950 fu soprannominata la capitale dell'"**arte bianca**", con centinaia di pastifici, ma anche sede di industrie metal meccaniche quali quelle della **Deriver** (che nasce nel **1887 come la Ferriera del Vesuvio**), della **Dalmine**, e tante altre, per le quali fu appellata sia come la Manchester del Sud.

Oggi ospita industrie nautiche (**Apra Ferretti**) e farmaceutiche (**Novartis**), società di logistica presso il porto (**Gruppo Rocco & figli s.p.a.**).

Purtroppo la storia recente di questa città alle pendici del Vesuvio è stata scenario di innumerevoli atti criminosi collegati alle cosche camorristiche locali che hanno oscurato la cittadina e ne hanno impedito ogni possibile sviluppo sociale ed economico. Oggi la città è abbandonata a se stessa.

L'intervento pubblico, a partire dagli anni novanta, per fronteggiare la crisi economica e sociale che ha riguardato l'intera area a causa della chiusura dei principali stabilimenti localizzati a Torre Annunziata, si è espresso attraverso la "**Programmazione negoziata**", ovvero la stipula con le parti sociali di un **Contratto d'Area "Torrese-Stabiese"** nel 7 aprile 1988, *Nello specifico il **Contratto d'Area Torrese-Stabiese** ha come obiettivo lo sviluppo economico sociale delle aree di crisi attraverso la riqualificazione e dunque il recupero di vaste aree industriali dimesse, con nuove iniziative imprenditoriali per fronteggiare la disoccupazione a livello locale.* Gestito dalla

**TESS:**“Torre e Stabia Sviluppo Spa, L’area in questione si estende da S. Giovanni a Teduccio fino a Castellammare di Stabia.”

**Le aree dismesse** individuate per i primi interventi sul territorio torrese sono: Tecnotubi-Vega, Foce Sarno, Scac, Raccorderie Meridionali, Cmc e Deriver.

In particolare a Torre Annunziata l’area ex Scac sarà ristrutturata in modo da realizzare un rustico industriale che ospiterà 5 imprese; mentre l’area ex **Tecnotubi-Vega** sarà, invece, destinata ad un parco a tema tecnologico ed è previsto l’insediamento della società **Tecnopolis Spa** che intende realizzare un parco di divertimenti multimediali.

Le aree dismesse torresi ben si prestano all’insediamento di un gran polo logistico/ Distripark magari in regime giuridico di zona franca che possa contribuire allo sviluppo della filiera agroalimentare locale (pasta, vino ecc.), ma anche di altri prodotti, la cui produzione sebbene sia iniziata altrove, necessita di ulteriori “*passaggi a valore aggiunto*” che possono essere intercettati sul territorio **torrese**, grazie alla favorevole posizione geografica che la vede proiettata in Europa e resto del mondo tramite il porto.

Torre Annunziata ha grandi potenzialità di sviluppo. La posizione strategica che la porta ad essere ad un tiro di schioppo da Napoli, la presenza di un porto (terzo in Campania) dalle enormi potenzialità, sia commerciali che passeggeri da diporto, una pianificazione progettuale, che prevede investimenti per milioni di euro al solo scopo di favorire lo sviluppo dell’area Torrese-Stabiese, la disponibilità di grandi spazi dismessi da riqualificare, ne fanno un territorio in cui basta accendere la miccia per poter riportare la stessa ad una realtà di città operosa e sviluppata. **La miccia è oggi rappresentata dalla opportunità offerta dalla ZFU.**

Selezionata, insieme ad altri 21 città, quale area da destinare alla sperimentazione della zona franca urbana, è oggi in attesa che il Governo sblocchi i finanziamenti necessari a far partire tale progetto, che al momento risulta essere un’ottima, se non l’unica, occasione da sfruttare per garantire la ripresa socio-economica di un paese degradato e in cui il tasso di disoccupazione e di delinquenza procedono di pari passo, risultando essere uno dei più alti del mezzogiorno d’Italia.

La realizzazione di un polo logistico retroportuale potrebbe invece aprire nuove possibilità di sviluppo e dunque di sbocchi occupazionali, si pensi alla nascita di imprese che ad esempio potrebbero trasformare dei semilavorati, in arrivo via mare, in un prodotti finiti e dunque riesportarli via mare in un contesto free tax.

Vantaggi ne trarrebbero anche le filiere produttive locali, che sfruttando la zona franca potrebbero avviare un processo di trasformazione delle materie prime prodotte in loco (filiera agroalimentare: pasta, vino in primis) e riesportare il prodotto finito via mare nel resto dell’Europa.

### **Il porto di Torre Annunziata: la SOLACEM s.p.a.**

Il porto di Torre Annunziata è uno degli scali marittimi più importanti della Campania ( Sud Italia ), terzo per traffico merci dopo quelli di Napoli e Salerno, ed unico ad essere veramente raccordato via ferrovia. La posizione del porto offre collegamenti strategici per la logistica nel centro/sud Italia, grazie al raccordo ferroviario alla rete nazionale, ed al collegamento su strada con le autostrade A3-A30.

Le movimentazioni delle merci all’interno del porto sono svolte dalle società del “**Gruppo Rocco Giuseppe&figli s.p.a.**”

#### **1. SOLACEM s.p.a.**

**Solacem s.p.a.** è una società di *logistica integrata portuale*, operante dal 1967 nel porto di Torre Annunziata nel settore dello sbarco e della movimentazione dei cereali, sfarinati, **farina** e dal 2009 dello **sbarco, conservazione e trasporto di metalli ferrosi e non, cellulosa, fertilizzanti, prodotti alimentari e merci varie.** La società si occupa anche della relativa distribuzione nel centro/sud Italia e nel bacino del Mediterraneo.

Un'importante realtà che gestisce gran parte del traffico complessivo del porto di Torre Annunziata, operando con le filiali italiane delle più grandi multinazionali del settore dei cereali e dell'agroalimentare e con aziende italiane ed estere del comparto metallurgico e logistico. Le aziende che l' hanno scelta come partner rappresentano la miglior garanzia dei servizi che offrono: De cecco - Cargill Italia SpA - Ameropa Srl - Finagrit Srl - Noble Metals - Louis Dreyfus Italia Spa., sono solo alcuni esempi del calibro dei clienti che si rivolgono alla società. Non solo, ma con i suoi 60 dipendenti fissi ed almeno 250 di indotto, per la maggior parte locali, rappresenta un considerevole polmone occupazionale per la cittadina vesuviana.

#### **La piattaforma logistica portuale della Solacem Spa è composta da**

- **Un silos**, in cui viene conservata la merce scaricata,
- **3 capannoni** composti da 7 scomparti metallici completamente refrigerati, ideali per il deposito di particolari tipi di merce quali sfarinati, zucchero, cellulosa, frutta e prodotti deperibili;
- **Un'ampia zona scoperta**, completamente recintata e video-sorvegliata destinata al deposito ed alla movimentazione di merci varie come prodotti siderurgici, metalli non ferrosi, legname, ecc.

#### **Gli investimenti**

Il costante processo di investimento in infrastrutture, attrezzature e tecnologie all'avanguardia, ha consentito a Solacem Spa di garantire un elevato livello qualitativo dei servizi resi ai suoi clienti. Uno sviluppo tale da permettere di ottenere il conseguimento della certificazione di qualità ISO 9001:2008 da parte di RINA e di diventare associata di **Assolologica**, la più grande realtà associativa italiana di terminalisti portuali ed interportuali e di imprese di integrazione logistica. Infatti la società ha in programma per il 2010 investimenti per ulteriori 7milioni e mezzo di euro: 1,500 mila euro destinati alla realizzazione (dovrebbe partire a breve) di un impianto fotovoltaico e 6 milioni di euro per l'ampliamento del parco serbatoi.

**La Società I.SE.CO.L.D. S.p.A** (*Industria Servizi Commercio Oli Liquidi e Derivati*). è una società di "servizi all'Industria Petrolifera e Petrochimica".

Costituita nel 1986 dai Fratelli Rocco è amministrata dagli stessi Soci Fondatori, o comunque da membri della famiglia. V

il deposito Viene utilizzato per lo stoccaggio e la movimentazione di gasoli della Filiale Italiana della multinazionale Spagnola "**Repsol YPF**".

#### **L'attività sociale consiste principalmente nei servizi di:**

- Sbarco da navi cisterna e custodia in serbatoi di stoccaggio di prodotti liquidi petroliferi o petrolchimici;
- Riconsegna da serbatoio di stoccaggio ad autocisterne;
- Imbarco di prodotti petroliferi su piccole navi in banchina;

#### **Intervista all'amministratore della SOLACEM s.p.a.: dott. Giuseppe Rocco:**

Il 13 settembre 2010 ho avuto modo di incontrare il dott. Giuseppe Rocco amministratore delegato della *SOLACEM s.p.a.*, che mi ha concesso un'intervista in merito alla nascente zona franca urbana di Torre Annunziata nonché alle problematiche che la sua società di logistica incontra nel cercare di gestire in modo efficace ed efficiente l'area portuale data loro in concessione, al fine di garantirne il pieno sviluppo economico commerciale.

Il dott Rocco mi fa subito notare che cercare trovare il giusto equilibrio tra l'esigenza di sviluppo di un porto dalle molteplici potenzialità e la burocrazia amministrativa e locale, e regionale e talvolta nazionale è assai difficile, spesso scoraggiante e avvilente, ma, come lo stesso Amministratore tiene a dirmi: "*Occorre combattere e non smettere mai di credere nei propri sogni, io continuo in questo lavoro perché ormai mi appartiene, ma soprattutto perché credo nelle potenzialità del porto*"

1. **Quando è venuto a conoscenza della istituzione della zona franca urbana a Torre Annunziata e cosa è stato fatto per coinvolgerne l'area portuale?**



il dott. stesso mi conferma, la conoscenza dell'istituzione della zona franca urbana, è avvenuta già in fase di progettazione, cioè quando nel 2006 l'amministrazione comunale decideva di presentare la domanda per prendere parte al progetto di sperimentazione di tale zona sul territorio italiano da parte del Ministero dello sviluppo economico e industriale.

La società, nella sua persona, procedeva con solerzia a contattare le autorità locali, nella veste del sindaco Starita, per chiedere spiegazioni in merito all'esclusione dell'area portuale dalla perimetrazione di delimitazione dell'area franca. In tale sede il sindaco confermava l'impossibilità del comune che doveva rispettare determinati parametri comunitari nella scelta dell'area in questione.

2. **Quali sono i suoi rapporti con gli amministratori locali e le difficoltà che ha incontrato nel comunicare loro le necessità della sua azienda ?**

Il dottore evidenzia che i suoi rapporti con la P.A. locale sono buoni, specie con l'attuale sindaco, particolarmente attento alle problematiche portuali, e con il quale spesso hanno scambi di opinioni circa le potenzialità inesprese del porto torrese, il più delle volte proprio a causa dei veti posti dalle amministrazioni pubbliche che rendono così insormontabili la burocrazia. Seppure i rapporti tra la società e l'ente comunale siano basati sulla collaborazione e il rispetto reciproco, questo non ha evitato alla burocrazia di impedire spesso, che alcuni validi progetti presentati dalla Solacem, venissero respinti per futili motivi. Per sua stessa ammissione il dott. Rocco dice: *“ Ho fatto di tutto e continuo a fare istanze, sollecitazioni, preghiere e anche suppliche nei confronti delle amministrazioni, finora veri ed unici ostacoli allo sviluppo del porto torrese. Sebbene il porto di Torre Annunziata richieda degli interventi infrastrutturali ormai necessari al suo funzionamento (vedi il recupero della banchina di Levante, l'escavo dei fondali ormai insabbiati, il ripristino della rete ferroviaria) per i quali ho già provveduto da tempo a sollecitare le relative competenze e presentare i relativi progetti, a tutt'oggi siamo in attesa delle necessarie autorizzazioni, che purtroppo tardano ad arrivare, bloccando l'inizio dei lavori. Tutto ciò spesso finisce per avvilire anche una persona tanto determinata come me.”*

3. **Cosa si potrebbe migliorare per lavorare meglio nel porto? Quali sono gli investimenti a breve programmati dalla Solacem s.p.a.**

Premesso che il porto di Torre Annunziata è il 3° ed ultimo porto in Campania, dato che dopo non ve ne sono altri di tipo commerciali, il dott. Rocco mi fa notare che sono tanti gli interventi necessari al suo funzionamento. Nell'elencazione dei problemi bisogna porre al primo posto quello: dell'**insabbiamento**. A tal proposito il Dott. Rocco afferma: *“Il porto va progressivamente insabbiandosi e le cause sono molteplici, l'azione combinata dei liquami della foce del Sarno, lo sversamento di 7 collettori fognari che dalla città scaricano all'interno del bacino portuale, uniti al prolungamento della diga foranea degli anni '90, che se da una parte ha evitato il problema della risacca in porto, dall'altra impedisce alle correnti di far allontanare tali liquami, che depositandosi sul fondale del porto ne rendono impraticabile le banchine da parte delle navi di portata maggiore, che normalmente necessitano di un fondale di 11 metri, contro gli 8 e ormai sempre meno del porto torrese. Addirittura alla fine della banchina di Levante è possibile osservare che è sorta una piccola spiaggia. Gli interlocutori con cui devo confrontarmi per la risoluzione del problema sono:*

1. *la Regione Campania demanio marittimo, che poco si occupa del porto torrese, in quanto più preoccupata ad occuparsi dei porti turistici;*
2. *la Capitaneria di porto, con funzioni di polizia e gestione degli attracchi e degli ormeggi che invece è molto presente,*
3. *il comune di Torre Annunziata nelle vesti dell'assessore al porto che sovrintende all'attività del porto;*
4. *la Sovrintendenza ai beni ambientali, nella veste dell'architetto Foglia, che di fatto pone i maggiori ostacoli allo sviluppo portuale, dato che, sebbene in un'area degradata, tale ente pone severi vincoli ambientali su tutto il territorio torrese. Esempio può essere il recente veto posto al nostro progetto per il fotovoltaico, che prevedeva l'installazione di pannelli sui*

*capannoni e sui silos, con la motivazione del responsabile alla sovrintendenza, l'architetto Foglia, che i pannelli deturpamento la vista dall'alto della città”.*

Non bisogna dimenticare che la Rocco SpA., con le sue tre società Solacem, Isecold e Seaport (attiva nel settore dello sbarco e stoccaggio di merci varie) movimentata la maggior parte del traffico commerciale di Torre Annunziata e che con i suoi 60 dipendenti fissi ed almeno 250 di indotto, per la maggior parte locali, rappresenta un considerevole polmone occupazionale per la cittadina vesuviana; che potrebbe trovare ulteriore linfa occupazionale se solo si sbloccasse la situazione dei fondali. Le speranze per la soluzione del problema sono tutte riposte nella Regione. Afferma Giuseppe Rocco: *“La Regione Campania ha già un progetto per l'escavo, attendiamo solo le necessarie autorizzazioni”.*

E' proprio a causa dei fondali bassi che, il colosso De Cecco e una multinazionale dell'alimentare con stabilimenti al sud che volevano da subito portare nuovo traffico al porto torrese, movimentando un quantitativo maggiore di grano (100mila tonnellate la De Cecco) ed olio vegetale (50mila la seconda azienda), si sono dovute arrendere. Almeno per ora. Sul banco degli imputati appunto i fondali del porto torrese. Otto metri e mezzo sono insufficienti per far arrivare le loro navi *“Noi – continua l'amministratore di Solacem - abbiamo fatto e facciamo da privati tutto quello che si doveva e poteva fare. Abbiamo investito oltre tre milioni di euro nell'acquisto di attrezzature ed in miglioramenti innovativi ai sistemi di sbarco che rendono la Solacem una società all'avanguardia in Europa. Abbiamo in programma investimenti per ulteriori 7milioni e mezzo: 1,500 mila euro destinati alla realizzazione (dovrebbe partire a breve) di un impianto fotovoltaico e 6 milioni di euro per l'ampliamento del parco serbatoi.*

*A questo punto è però necessario che il pubblico non venga meno alla sua parte”.* E, a proposito di pubblico, Rocco chiama in causa anche le Ferrovie dello Stato: *“Torre Annunziata - osserva – è l'unico porto della Campania già in rete. Noi imprenditori abbiamo proposto, già nel Marzo 2008, di riattivare lo scalo a nostre spese (due milioni di euro) ma, mentre a livello locale le Ferrovie hanno dato tutte le concessioni ed autorizzazioni necessarie, il tutto si è poi bloccato a livello nazionale. Intanto però, per mancanza del collegamento, abbiamo perduto ulteriore traffico da parte della Repsoil che voleva portare il gasolio a Civitavecchia via ferrovia”.*

Notizie meno drammatiche, invece, sul fronte del collegamento diretto porto-autostrada.

*Il secondo problema importante per il porto, continua il dott. Rocco, riguarda la mancanza di un collegamento diretto del porto con l'autostrada, che è causa di una forte congestione del traffico, oltre ad avere un forte impatto sulla cittadina si pensi che dal porto escono fino a 100 autotreni in entrata e uscita nelle punte massime. Per fortuna almeno questo problema, di competenza dell'amministrazione comunale, dopo anni sembrerebbe avere un lieto fine dato che l'asse finanziato nel 2006 dalla Regione e i cui lavori iniziati nel maggio del 2009 e bloccati subito dopo, sono ripresi a marzo del 2010, dovrebbe finalmente diventare realtà*

#### **4. La politica di investimento della Solacem spa prevede l'impiego di fondi pubblici e se si quali?**

La Solacem s.p.a. attua una politica di investimenti costante nel tempo, difatti per il 2010 sono previsti circa 7 milioni di investimenti senza alcuna partecipazione pubblica, a cui generalmente la Solacem non ricorre, infatti la maggior parte dei progetti presentati e attuati sono coperti con fondi privati della società.

#### **5. Esiste la possibilità di dare origine ad un progetto per la realizzazione di una piattaforma logistica retroportuale?**

*In verità non esiste uno spazio sufficiente per realizzare una piattaforma logistica retroportuale, afferma il dott. Rocco, l'area attualmente libera è in realtà la parte antistante il porto, che per il momento non è utilizzata, ma che in futuro ben si presta alla creazione di una ulteriore banchina di 50.000 mq con relativi spiazzali per la movimentazione delle merci, a cui far ormeggiare navi di grande stazza, mentre con l'ausilio del vicino scalo ferroviario sarebbe possibile trasportare velocemente le merci verso l'interporto di Marcianise (oggi sottoutilizzato), che a mio avviso potrebbe così diventare il retroporto del porto di Torre Annunziata, in cui attivare tutte le attività*

*logistiche necessarie alla distribuzione ma anche all'eventuale trasformazione a valore dei semilavorati, giunti via mare.*

*A mio avviso, continua il dott. Rocco, gli interporti sono l'unica possibilità di retroporto che i porti commerciali campani hanno, dato la scarsità di spazio di cui soffrono per la loro naturale collocazione alle spalle delle relative città.*

**6. Quale sono le strategie di Marketing che adotta la sua società per portare a conoscenza degli interlocutori sia pubblici che privati (potenziali investitori i primi e clienti i secondi) della sua realtà e delle potenzialità del porto torrese?**

Il porto genera un indotto notevole, i sbocchi occupazionali sono vari e numerosi, le potenzialità del porto torrese sono enormi, purtroppo ancora poco conosciute sia in Italia che all'estero. Sarebbe di competenza dell'ente pubblico preposto la pubblicizzazione del porto, ma anche questo non avviene, a tal punto che il dott. Rocco, prima di pubblicizzare i servizi offerti dalla sua società si impegna a portare a conoscenza dello scalo torrese in giro per il mondo, dove se si sa dell'esistenza del porto di Napoli e Salerno, del tutto sconosciuto risulta il porto torrese. A tal proposito il dott. Rocco racconta: " *L'anno scorso ho partecipato ad una fiera internazionale di logistica a Dubai, e in quell'occasione ho scoperto, paradossalmente, di avere il mio stand accanto a quello dell'autorità portuale di Napoli, li appunto in teoria per pubblicizzare tutti i porti campani, ma che in pratica questo non fa; il paradosso era nel fatto che un porto pubblico venisse pubblicizzato da una società privata.*

*Il porto torrese è poco conosciuto all'estero, noi come società abbiamo scelto di puntare ad attrarre i traffici del Mediterraneo, caratterizzati da navi di media stazza che potrebbero così attraccare alla nostra banchina, a tal proposito parteciperò alla prossima fiera logistica ad Alessandria d'Egitto.*

**7. La Solacem s.p.a. si è mai rivolta alla comunità europea per ottenere dei fondi?**

La richiesta dei fondi a livello europeo necessita dell'avallo delle autorità statali, per cui generalmente la società non vi ricorre.

## BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

- Forte E. "Logistica Economica e distretti produttivi della regione Campania" Progetto di ricerca, Napoli 2005;
- Forte E. "La trasformazione logistica del territorio urbanizzato"; Franco Angeli 2009;
- Iannone F. "Logistica integrata e Logistica economica: infrastrutture e servizi per lo sviluppo", ottobre 2001-tratto dal sito di: [http://www.logisticaeconomica.unina.it/tesi\\_di\\_laurea.html](http://www.logisticaeconomica.unina.it/tesi_di_laurea.html)
- Di Palma: "Il concetto di flusso nella logistica economica", tratto dal sito di [http://www.logisticaeconomica.unina.it/tesi\\_di\\_laurea.html](http://www.logisticaeconomica.unina.it/tesi_di_laurea.html);
- Bozzaotra M. "Logistica Economica: la nuova frontiera dell'economia dei trasporti", tratto dal sito: [http://www.logisticaeconomica.unina.it/tesi\\_di\\_laurea.html](http://www.logisticaeconomica.unina.it/tesi_di_laurea.html)
- Forte E.: "Logistica Economica: globalizzazione ed urbanizzazione", Franco Angeli, Milano, 2005;
- Forte E. "Trasporti e logistica Economica" CEDAM 2008;
- Un contributo di Fedele Iannone "Le zone franche per il libero scambio" tratto dalla rivista "ItaliaMondo Logistica & Intermodalità"
- Forte E: "Logistica Economica e Distretti Industriali"; Articolo tratto da "Italia Mondo – Logistica & Intermodalità", Anno IV, n°36, 2001
- Lucio Siviero, Fabio Carlucci: "La competitività dei sistemi portuali ed i collegamenti con le infrastrutture terrestri" Working Papers SIET 2009 - ISSN 1973-3208;
- Ing. Stefano Costa: "Le nuove frontiere della Logistica dei Terminali per contenitori" consultabile sul sito: [http://www.ciscoconsultant.it/UpImg/News/INTERVENTO\\_CAGLIARI4.pdf](http://www.ciscoconsultant.it/UpImg/News/INTERVENTO_CAGLIARI4.pdf)
- Del Viscovo M. Economia dei trasporti UTET 1990;
- Il trasporto merci e la logistica in Campania" -Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente – TeMALab -ISSN 1970-9870 Vol 3 - N 2 - giugno 2010 - pagg. 85-92, <http://www.tema.unina.it>
- Forte E. Iannone F. Maisto L. "Logistica Economica e aree dimesse: aspetti generali del problema e analisi di accessibilità dell'area orientale di Napoli" Da IX Riunione scientifica della Società Italiana degli Economisti dei Trasporti, Napoli 3-5 ottobre 2007
- Iannone F. "Le zone franche per il libero scambio" Da Italia –Mondo Logistica ed intermodalità;
- Iannone F. "Territorio e nodi logistici: dagli interporti alle piattaforme, ai distripark, ai city logistics center";

## SITOGRAFIA

- <http://it.wikipedia.org/wiki/Globalizzazione>
- [www.distripart.it](http://www.distripart.it),
- [www.logisticaeconomica.unina.it](http://www.logisticaeconomica.unina.it),
- [www.economicampania.it](http://www.economicampania.it)
- [www.porto.napoli.it](http://www.porto.napoli.it)
- [http://www.dps.tesoro.it/zone\\_franche\\_urbane/ZFU\\_cosa\\_sono.asp](http://www.dps.tesoro.it/zone_franche_urbane/ZFU_cosa_sono.asp);
- <http://www.comune.torreannunziata.na.it/hh/index.php?jvs=0&acc=1&jvs=1>
- <http://www.mit.gov.it/mit/site.php>
- <http://www.economicampania.net/index001.php?paa=203>
- [http://www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/zone\\_franche](http://www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/zone_franche)
- [http://www.dps.tesoro.it/zone\\_franche\\_urbane/ZFU\\_22zone.asp](http://www.dps.tesoro.it/zone_franche_urbane/ZFU_22zone.asp);
- [http://www.dps.tesoro.it/documentazione/docs/all/zone\\_franche\\_urbane/ZFU\\_Allegati%20cartografici.pdf](http://www.dps.tesoro.it/documentazione/docs/all/zone_franche_urbane/ZFU_Allegati%20cartografici.pdf)
- <http://www.tesscostadelvesuvio.it/content/cms/body.php>

<http://www.solacem.it/index.php?lang=it>  
[www.informare.it](http://www.informare.it)