



**SVIMEZ**  
Associazione  
per lo sviluppo  
dell'industria  
nel Mezzogiorno

## **Le prospettive di sviluppo del nuovo terminal logistico Hirpinia**

Roma, novembre 2021

## Abstract

La linea ferroviaria dell'Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari è il più grande investimento infrastrutturale in fase di realizzazione in Italia. Un'infrastruttura di mobilità strategica per l'intero Sud Italia, moderna, altamente sostenibile ed accolta con molto favore soprattutto in Irpinia, territorio che, pur vivendo i limiti tipici delle aree interne, è ben consapevole delle trasformazioni sociali ed economiche che l'Alta Velocità può generare per uno sviluppo locale.

La previsione della nuova stazione Hirpinia con annessa piattaforma logistica lungo la ferrovia Napoli-Bari, ha determinato per l'intera area a cavallo tra Irpinia, Daunia, Sannio e Lucania nuove condizioni di centralità all'interno del quadrilatero Zes Napoli-Bari-Taranto-Gioia Tauro. La nuova stazione è infatti situata in un'area baricentrica rispetto ai dodici nuclei industriali esistenti in provincia di Avellino; sorge a ridosso dell'area industriale Valle Ufita qualificata quale ZES unitamente alle aree industriali di Calaggio (Lacedonia), Pianodardine (Avellino) e in prossimità dell'area ZES Sannio/Ponte Valentino (Benevento), dell'Area Industriale di Melfi (Potenza) e delle Aree industriali della provincia di Foggia.

Nelle tre aree ZES irpine e nelle altre nove nate principalmente grazie alle opportunità offerte dalla legislazione post-terremoto, operano ancora oggi, aziende di primaria importanza, in molti casi appartenenti a primari gruppi industriali nazionali e multinazionali, con un significativo volume di affari e di occupati.

A marzo 2021 è stato sottoscritto un Protocollo d'intesa tra Confindustria Avellino, Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale della provincia di Avellino, le Organizzazioni Sindacali provinciali ed i Comuni interessati dall'opera per sostenere la previsione della logistica in Valle Ufita.

Tale obiettivo è stato raggiunto con l'inserimento della piattaforma logistica irpina nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che ha messo a disposizione di RFI, responsabile dell'attuazione del programma AV/AC, trenta milioni di euro per la progettazione e la realizzazione del terminal logistico.

Il Protocollo è il risultato di un lavoro di concertazione e coesione che è stato concepito e realizzato dagli attori del territorio mediante un'intensa interlocuzione tra i vari livelli di Governo, tutti ben consapevoli che la Stazione manifesterà completamente la sua funzione solo se interconnessa con una piattaforma logistica intermodale che possa consentire lo scambio gomma/ferro.

La stazione Hirpinia è stata pensata soprattutto al servizio del traffico merci. La ferrovia infatti, non procede in linea retta da Benevento a Foggia in direzione Bari, ma effettua una deviazione verso la Valle Ufita per incrociare la nuova stazione in prossimità di cinque aree industriali già infrastrutturate.

In tal senso, la nuova stazione rappresenta un unicum in Italia perché ubicata nelle Aree Interne, in prossimità dell'area SNAI Alta Irpinia e in posizione baricentrica tra le due maggiori aree metropolitane del Mezzogiorno continentale.

La stazione interconnessa con la piattaforma logistica può favorire la crescita dell'attrattività dell'area in cui insiste e innalzare il livello di competitività delle aziende già presenti.

Compatibilmente con le previsioni nel medio termine di sensibile crescita del trasporto ferroviario merci per rispettare gli impegni internazionali di riduzione delle emissioni climalteranti, si è stimata una movimentazione complessiva del terminal intermodale al 2030 dalle 84.000 alle 126.000 UTI/anno ed al 2050 dalle 107.000 alle circa 160.00 UTI/anno, che corrispondono al 2030 a 5/8 treni-giorno ed al 2050 a 7/10 treni-giorno. Tali previsioni consentiranno al terminal Hirpinia di inserirsi tra le principali piattaforme logistiche della rete nazionale. Va sottolineato che, nello scenario alto, se la produzione ferroviaria del terminal deriverà interamente da conversione modale dalla strada, si eviteranno fino a circa 235.000 ton/anno al 2030 e fino a circa 300.000 ton/anno al 2050 di emissioni di CO<sub>2</sub> nell'atmosfera, per un valore economico di circa 23 e 30 mln euro/anno rispettivamente al 2030 ed al 2050.

Affinché questa infrastruttura possa dare pienamente i suoi frutti, occorre bruciare i tempi di progettazione e realizzazione della piattaforma logistica mettendosi al passo rispetto ai lavori per la realizzazione della stazione Hirpinia e con la collaborazione di RFI arrivare rapidamente alla progettazione esecutiva del terminal merci così come richiesto dalla struttura di missione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

## Sommario

|   |    |
|---|----|
| 1. Il Contesto macroeconomico: valore aggiunto, imprese e export .....  | 5  |
| 2. Il sistema produttivo .....  | 11 |
| 2.1 Industria e servizi: l'andamento di imprese ed addetti .....  | 11 |
| 2.2 Industria e servizi privati: l'andamento per settore e rami di attività economica .....                                   | 11 |
| 3. Il mercato del lavoro .....  | 15 |
| 3.1 L'evoluzione del mercato del lavoro 2008 – 20 .....   | 15 |
| 3.2 L'evoluzione del mercato del lavoro tra crisi e ripresa produttiva .....  | 15 |
| 3.3. L'andamento del mercato del lavoro nel 2020: donne, giovani, forme contrattuali .....                                    | 20 |
| 3.4. L'andamento della disoccupazione e dell'inattività .....   | 21 |
| 3.5 L'andamento del mercato del lavoro in Campania .....  | 22 |
| 3.6 Offerta di lavoro, disoccupazione “corretta” e scoraggiamento .....   | 25 |
| 3.7 L'andamento del mercato del lavoro nelle province campane con particolare riguardo a quella di Avellino .....             | 30 |
| 3.8 La domanda di lavoro secondo i programmi occupazionali delle imprese rilevati dal sistema delle Camere di Commercio ..... | 32 |
| 4. La Stazione Hirpinia: le realtà industriali circostanti .....  | 36 |
| Area Industriale ASI di Pianodardine .....  | 37 |
| Area Industriale ASI di Valle Ufita .....   | 38 |
| Area Industriale ASI del Calaggio .....   | 39 |
| Area Industriale ASI di Porrara .....   | 40 |
| Area Industriale ASI di Nusco-Lioni-Sant'Angelo .....   | 41 |
| Area Industriale ASI di Morra De Sanctis .....  | 42 |
| Area Industriale ASI Valle Caudina .....  | 43 |
| Area Industriale ASI di San Mango Sul Calore .....  | 44 |
| Area Industriale ASI di Conza della Campania .....  | 45 |
| Area Industriale ASI di Calitri .....   | 46 |
| Area Industriale ASI di Calabritto .....  | 47 |
| Area Industriale ASI di Solofra .....   | 48 |
| Area Industriale ASI di Nerico .....  | 49 |
| Aziende ubicate non in aree ASI .....   | 50 |
| 5. Scenari di sviluppo del terminal intermodale nella stazione Hirpinia della nuova linea av/ac Napoli-Bari                   | 51 |
| 5.1 Il trasporto merci ferroviario in Italia e nel Mezzogiorno .....  | 51 |

|  |    |
|--|----|
| 5.2 Sostenibilità del trasporto ferroviario merci .....  | 56 |
| 5.3 Sviluppo dell'intermodalità nel Mezzogiorno: corridoio <i>scanmed</i> e direttrice trasversale tirreno-<br>adriatica ..... | 62 |
| 5.4 Il trasporto intermodale e combinato per le filiere territoriali logistiche del Mezzogiorno.....                           | 65 |
| 5.5 Il terminal intermodale RFI Hirpinia.....  | 69 |
| 5.6 Scenari previsionali di domanda merci intermodale del terminal intermodale Hirpinia.....                                   | 71 |
| 5.7 Conclusioni.....   | 75 |

## 1. Il Contesto macroeconomico: valore aggiunto, imprese e export

La provincia di Avellino rappresenta la zona più continentale della Campania, confinante con le province di Salerno, Napoli e Benevento e nella fascia sud-orientale con la Puglia e la Basilicata. Una delle caratteristiche principali dell'economia locale è la forte connotazione nel settore agricolo caratterizzato da un'evidente sinergia con il comparto industriale. Nello specifico, le attività legate all'agricoltura, se paragonate con i dati regionali e con il dato nazionale mostrano come il peso del comparto primario sia superiore alla media regionale e vicina al dato nazionale. La forte vocazione rurale del territorio irpino e la presenza di coltivazioni d'eccellenza hanno parzialmente contenuto l'esodo migratorio e la marginalizzazione sperimentati da altre aree interne del Mezzogiorno, anche perché l'agricoltura provinciale ha conservato nel corso degli anni una forte identità produttiva, collegata alla trasformazione di prodotti locali autoctoni di particolare pregio ed al collegamento con l'industria alimentare. In questo contesto, un ruolo di grande rilievo riveste il comparto vinicolo che ha fatto di Avellino per molti versi la "capitale" enologica della Campania ed una delle punte di eccellenza del Sud Italia.

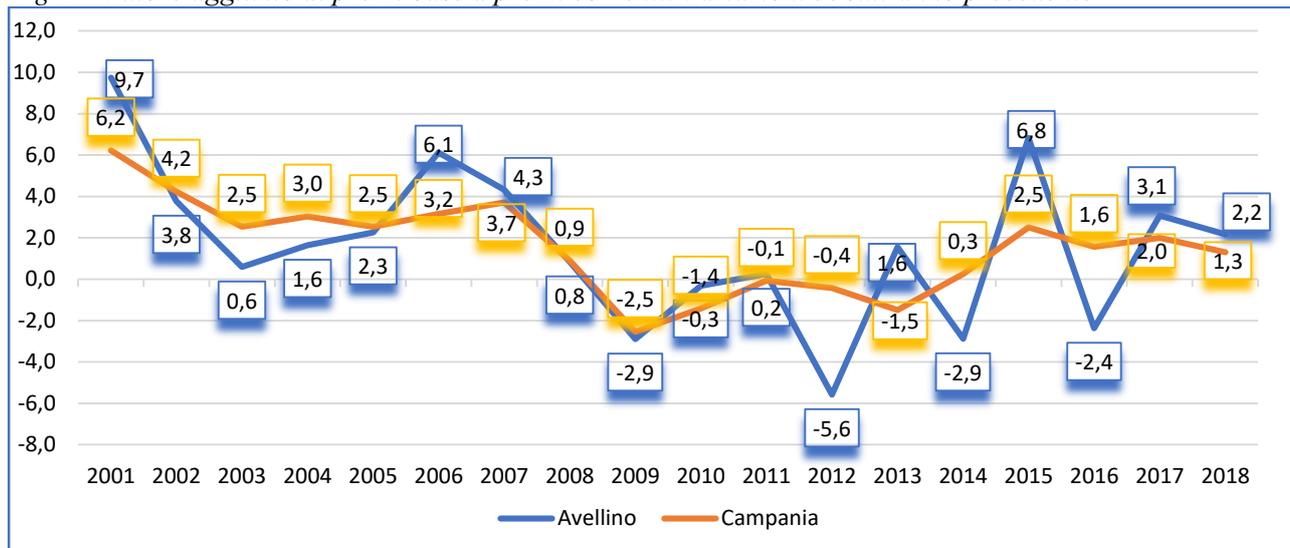
Il processo di industrializzazione si è avviato con un certo ritardo, rispetto ad altre aree del Mezzogiorno, sospinto essenzialmente da due eventi uno positivo e l'altro drammatico, come il passaggio dell'autostrada che ha rotto l'isolamento della provincia ed il terremoto del 1980, dopo il quale furono previsti per la zona incentivi maggiori rispetto a quelli già previsti per l'intero Mezzogiorno nonché nuovi nuclei industriali attrezzati. Se dal punto di vista quantitativo, sembra che le pur consistenti misure di incentivazione e infrastrutturazione specifica del territorio provinciale non abbiano avuto grande successo, dal punto di vista qualitativo, i risultati raggiunti possono ritenersi più soddisfacenti. Nei nuclei industriali della provincia sono localizzate alcune imprese di eccellenza che si distinguono per il significativo sviluppo aziendale, per l'innovazione nei prodotti o nei processi produttivi, per la forte apertura ai mercati esteri, per l'attenzione nella salvaguardia e valorizzazione del territorio, per gli ampi rapporti creati con il tessuto produttivo locale sia agricolo, sia industriale.

Il contributo alla formazione del valore aggiunto nazionale da parte delle imprese irpine si attestava nel 2018 intorno allo 0,5%. In termini relativi ogni abitante può contare in media su circa 16 mila 800 euro, circa 9 mila 500 euro in meno rispetto al valore medio nazionale, poco al di sotto nel confronto con il dato medio del Mezzogiorno e sostanzialmente in linea con il dato medio della regione Campania. Avellino si colloca così in 84-esima posizione nella graduatoria delle 107 province. I livelli di produzione e reddito relativamente bassi denotano una provincia in cui l'apertura agli scambi interni ed internazionali e la crescita economica e produttiva si sono avviate con un certo ritardo.

Nell'ultimo ventennio il valore aggiunto provinciale ha sperimentato oscillazioni più ampie rispetto all'andamento medio della Campania subendo con maggiore intensità le conseguenze avverse nelle fasi discendenti del ciclo economico e agganciandosi con maggiore vivacità alle fasi di ripresa. In particolare la provincia evidenzia una dinamica molto accentuata nella parte centrale del decennio trascorso per poi subire in misura più accentuata l'impatto della doppia fase recessiva. Negli anni più recenti la ripresa del biennio 2017-2018 è stata mediamente più intensa nella provincia.

L'analisi settoriale-temporale evidenzia una contrazione del comparto manifatturiero il cui contributo alla formazione del Pil provinciale è calata gradualmente nell'ultimo ventennio collocandosi intorno al 15% su valori tuttavia, in linea con il dato nazionale e sensibilmente superiori alla media regionale e delle regioni del Mezzogiorno (vicini al 10%).

Fig. 1 - Valore aggiunto ai prezzi base a prezzi correnti. Variazioni % sull'anno precedente



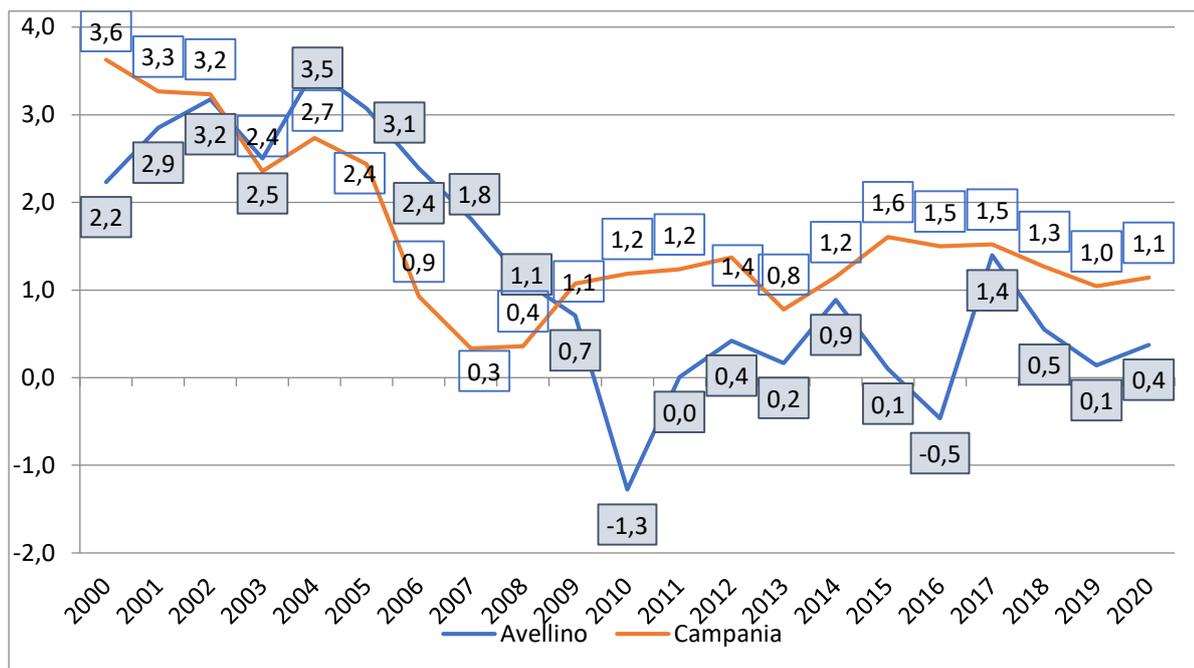
Fonte: Elaborazioni Svimez su dati ISTAT.

La provincia si caratterizza per una struttura economica in cui il settore agricolo ha ancora un peso rilevante. Quasi il 30% delle circa 38 mila imprese attive nella provincia nel 2020 svolge attività nel settore agricolo. L'incidenza delle imprese agricole è più che doppia rispetto a quella nazionale (14,1%) ed è di gran lunga superiore alla media del Sud (19,6%), pur non mancando esempi di province a maggior vocazione agricola rispetto a quella irpina. In una regione a scarsa vocazione artigianale, la provincia rappresenta una significativa eccezione con il 17% di imprese artigiane sul totale (13,9% in Campania), pur restando comunque al di sotto della media nazionale (24,9%) e del complesso delle regioni meridionali (18,6%).

Nella provincia il tasso di crescita delle imprese extragricole per l'anno 2020 è stato pari allo 0,4%, peggiore rispetto al dato regionale (+1,1%) e al di sotto, sia pur in misura più contenuta, del dato medio del Mezzogiorno (+0,7%), dopo aver segnato un valore poco superiore allo zero nel 2019, per effetto di un tasso di mortalità più elevato rispetto ai valori medi. Nei primi anni duemila, la dinamica imprenditoriale nella provincia era decisamente salita superando il tasso di crescita regionale per poi scendere decisamente negli anni caratterizzati dalla crisi recessiva e restare su valori relativamente bassi anche nella fase di ripresa (vedi fig. 2).

La quota delle imprese manifatturiere è più consistente rispetto alla media regionale mentre il settore delle costruzioni ha un peso meno elevato. Sottodimensionato nel confronto con la regione è il settore terziario. Relativamente meno diffuse nella provincia sono le imprese commerciali e quelle dei servizi di rete ed alle imprese. Tra l'altro, la provincia di Avellino risulta penultima a livello regionale e si pone al 94-esimo posto fra le 107 province italiane per quanto riguarda gli esercizi turistici complessivi. Lo scarso sviluppo del turismo trova conferma nel basso livello della capacità di attrazione dei consumi turistici (misurata dalle giornate nel complesso degli esercizi ricettivi per abitante) che nella provincia si attestava nel 2019 sullo 0,7 a fronte del dato medio regionale del 3,8 e del 4,2 del Mezzogiorno.

Fig. 2 - Tasso di iscrizione netto nel registro delle imprese (a) (b)



Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati Infocamere.

La provincia di Avellino spicca nella regione per una relativamente maggiore apertura al commercio internazionale e per la sua propensione alle esportazioni che è aumentata negli ultimi anni. Le esportazioni complessive della provincia nel 2020 sono state pari a circa 1400 milioni di euro, in flessione di circa l'11% rispetto al dato dell'anno precedente. Da valori intorno al miliardo nei primi dieci anni del secolo l'export provinciale è salito intorno ad 1,5 miliardi. In termini relativi, la provincia, con una propensione all'esportazione pari al 18% nel 2018, si colloca al di sopra del corrispondente dato meridionale (12,7%), anche se sensibilmente al di sotto del valore medio italiano (26%). Considerazioni analoghe valgono anche per l'interscambio commerciale globalmente considerato, sintetizzato da un tasso di apertura pari al 43% del valore aggiunto totale. Nell'ambito della regione Campania la provincia di Avellino è quella che più si avvicina alla media nazionale.

Molto consistenti, anche se tendenzialmente in calo negli ultimi anni, sono le importazioni, pari nel 2020 a circa 1,3 miliardi di euro in forte flessione rispetto al 2019 (-19,3%).

Le esportazioni sono ascrivibili per circa il 97% all'industria manifatturiera sostanzialmente in linea con il dato regionale (95%). L'analisi delle merci esportate fa emergere la quota rilevante e crescente dei prodotti delle industrie dei mezzi di trasporto (26,7%), seguiti dai prodotti delle industrie alimentari e bevande (25,5%) e dai metalli di base e prodotti in metalli esclusi macchinari ed impianti (23,3%). In calo invece i prodotti del comparto tessile, abbigliamento, pelli e cuoio da valori intorno al 15% degli anni duemila all'attuale 5,4%.

Le importazioni manifatturiere della provincia sono solo leggermente inferiori alle esportazioni e sono costituite per oltre il 50% da metalli di base e prodotti in metallo esclusi macchinari ed impianti. Una quota di rilievo, anche se inferiore al 10%, è rappresentata dal comparto alimentari e bevande e dal tessile, abbigliamento, pelli e cuoio. Emerge dai dati su import - export la grande importanza che il comparto agroalimentare già possiede e le potenzialità di crescita che potrebbe avere per il territorio avellinese se si predispongono condizioni più adeguate in termini di infrastrutture e politiche promozionali. Nel contesto internazionale l'Italia ha per il comparto agroalimentare un RCA intorno all'uno fortemente cresciuto negli

ultimi venti anni. Nell'ambito dell'Italia la Campania vanta una maggiore specializzazione nell'export agroalimentare (RCA circa 3) mentre Avellino supera sia pur di poco il dato medio regionale<sup>1</sup>.

L'analisi settoriale evidenzia che i saldi positivi più consistenti ed in forte crescita riguardano per la provincia in linea con il dato regionale i settori dei mezzi di trasporto ed alimentare seguiti a forte distanza dagli apparecchi elettrici.

Tab. 1 - Import - Export per Territorio e Merce (CTCI) secondo la classificazione tipo del commercio internazionale (CTCI). Anno 2019

| MERCE  | Campania   |            | Avellino  |           | Campania   | Avellino |
|--|------------|------------|-----------|-----------|------------|----------|
|  | import     | export     | import    | export    | saldo      | Saldo    |
| 0-Prodotti alimentari e animali vivi                             | 2.443.186  | 3.224.001  | 177.552   | 372.078   | 780.815    | 194.526  |
| 1-Bevande e tabacchi   | 46.626     | 152.135    | 245       | 23.569    | 105.508    | 23.325   |
| 2-Materie prime non commestibili, esclusi i carburanti           | 367.988    | 145.717    | 62.426    | 3.345     | -222.271   | -59.081  |
| 3-Combustibili minerali, lubrificanti e prodotti connessi        | 672.062    | 91.334     | 350       | 52        | -580.727   | -298     |
| 4-Oli, grassi e cere di origine animale o vegetale               | 164.357    | 89.096     | 29.774    | 39.385    | -75.261    | 9.612    |
| 5-Prodotti chimici e prodotti connessi, n.c.a.                   | 2.438.335  | 2.015.697  | 47.978    | 28.455    | -422.638   | -19.523  |
| 6-Prodotti finiti classificati secondo la materia prima          | 3.271.380  | 1.648.766  | 973.885   | 471.032   | -1.622.615 | -502.853 |
| 7-Macchinari e materiale da trasporto                            | 2.783.805  | 3.566.500  | 242.183   | 602.571   | 782.695    | 360.388  |
| 8-Prodotti finiti diversi  | 1.947.550  | 1.287.424  | 37.378    | 21.418    | -660.126   | -15.960  |
| 9-Articoli e transazioni non classificati altrove nella C.T.C.I. | 93.284     | 123.887    | 5.551     | 2.992     | 30.603     | -2.559   |
| Totale   | 14.228.573 | 12.344.556 | 1.577.322 | 1.564.898 | -1.884.018 | -12.424  |

Fonte: Elaborazioni Svimez su dati Istat, statistiche del commercio estero

I mercati di sbocco delle merci prodotte dall'economia avellinese sono piuttosto variegati. Al primo posto della graduatoria la Tunisia, seguita da Stati Uniti, Germania, Francia, Regno Unito, e Spagna. La Tunisia come del resto tutti i **paesi del Nord Africa è forte importatrice di semilavorati di rame dalla provincia di Avellino (per un valore di circa 190 milioni di euro nel 2019 in tendenziale aumento nel corso del decennio). Il panorama si presenta altrettanto variegato anche dal punto di vista delle importazioni. Al primo posto infatti compare la Spagna seguita da Cile, Germania, Perù, Cina e Francia. Spagna, in forte crescita negli ultimi anni, e Cile, su valori stabilmente elevati, spiegano quasi il 30% delle importazioni della provincia pressoché interamente concentrate nel comparto dei metalli di base non ferrosi e segnatamente del rame.**

<sup>1</sup> L'indice *Revealed Comparative Advantage* (RCA) è dato dal rapporto tra la quota dell'export agroalimentare sull'export totale del Paese e la quota delle esportazioni agroalimentari sulle esportazioni totali mondiali. Un valore maggiore di 1 denota quindi una specializzazione del Paese nelle esportazioni agroalimentari, un valore minore di 1 indica despecializzazione. Lo stesso indice può essere calcolato per regioni e province all'interno di uno stesso paese per valutare la specializzazione settoriale di una regione o di una provincia.

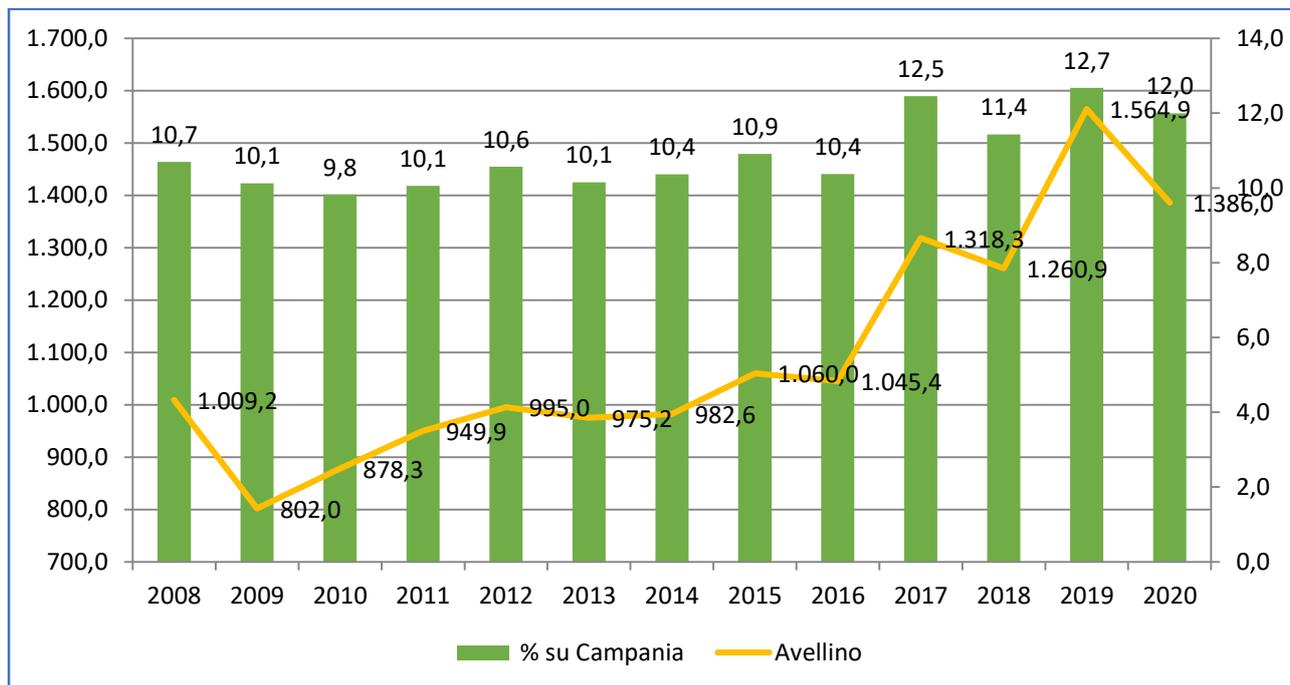
*Tab. 2 Import - Export manifatturiero della Campania e della provincia di Avellino per settore di attività economica (Ateco 2007). 2019*

| MERCE  | Campania   |            | Avellino  |           | Campania   | Avellino |
|--|------------|------------|-----------|-----------|------------|----------|
|  | import     | export     | import    | export    | saldo      | Saldo    |
| a-Prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca  | 1.267.667  | 534.217    | 112.189   | 38.241    | -733.450   | -73.949  |
| b-Prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere   | 13.390     | 2.426      | 2.423     | 1         | -10.964    | -2.422   |
| c-Prodotti delle attività manifatturiere   | 12.785.161 | 11.619.695 | 1.453.051 | 1.522.805 | -1.165.465 | 69.754   |
| ca-Prodotti alimentari, bevande e tabacco  | 1.542.340  | 2.968.145  | 138.948   | 398.432   | 1.425.805  | 259.484  |
| cb-Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori  | 1.778.138  | 1.081.869  | 85.011    | 84.962    | -696.268   | -49      |
| cc-Legno e Prodotti in legno; carta e stampa   | 403.635    | 302.184    | 24.078    | 18.347    | -101.451   | -5.731   |
| cd-Coke e Prodotti petroliferi raffinati   | 662.037    | 91.318     | 350       | 52        | -570.719   | -298     |
| ce-Sostanze e Prodotti chimici   | 1.919.942  | 211.227    | 32.145    | 9.304     | -1.708.715 | -22.841  |
| cf-Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici  | 347.737    | 1.534.579  | 5.138     | 20.327    | 1.186.842  | 15.190   |
| cg-Articoli in gomma e materie plastiche, altri Prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi | 632.569    | 504.414    | 41.005    | 53.115    | -128.155   | 12.109   |
| ch-Metalli di base e Prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti                                  | 2.118.450  | 1.049.120  | 866.049   | 364.317   | -1.069.330 | -501.733 |
| ci-Computer, apparecchi elettronici e ottici   | 449.505    | 316.800    | 23.076    | 9.562     | -132.705   | -13.513  |
| cj-Apparecchi elettrici  | 397.075    | 712.197    | 15.697    | 58.181    | 315.122    | 42.485   |
| ck-Macchinari e apparecchi n.c.a.  | 726.057    | 527.962    | 156.874   | 83.116    | -198.095   | -73.759  |
| cl-Mezzi di trasporto  | 1.433.952  | 2.101.562  | 51.760    | 418.083   | 667.610    | 366.323  |
| cm-Prodotti delle altre attività manifatturiere  | 373.724    | 218.319    | 12.919    | 5.007     | -155.405   | -7.912   |
| e-Prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento                                     | 56.649     | 36.224     | 3.664     | 716       | -20.425    | -2.948   |
| j-Prodotti delle attività dei servizi di informazione e comunicazione                                  | 5.300      | 15.399     | 402       | 141       | 10.100     | -262     |
| m-Prodotti delle attività professionali, scientifiche e tecniche                                       | 7          | 99         | 0,698     | 0         | 93         | -1       |
| r-Prodotti delle attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento                      | 4.281      | 12.648     | 82        | 3         | 8.366      | -79      |
| s-Prodotti delle altre attività di servizi   | 6.473      | 247        | 0         | 0         | -6.226     | 0        |
| v-merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte, merci varie         | 89.646     | 123.600    | 5.510     | 2.992     | 33.954     | -2.518   |
| Totale   | 14.228.573 | 12.344.556 | 1.577.322 | 1.564.898 | -1.884.018 | -12.424  |

Fonte: Elaborazioni Svimez su dati Istat, statistiche del commercio estero

La doppia recessione del periodo 2008-2013 ed alcune situazioni di crisi aziendali locali sembrano aver inciso negativamente sulla dinamica delle esportazioni della provincia che in forte crescita fino al 2007 hanno accusato una sensibile flessione per poi risalire decisamente negli anni della ripresa ma solo a partire dal 2017 (vedi fig. 3).

Fig. 3 - Esportazioni della provincia di Avellino e della Campania - Anni 2008-2020 (valori in milioni di euro quota % Avellino/Campania)

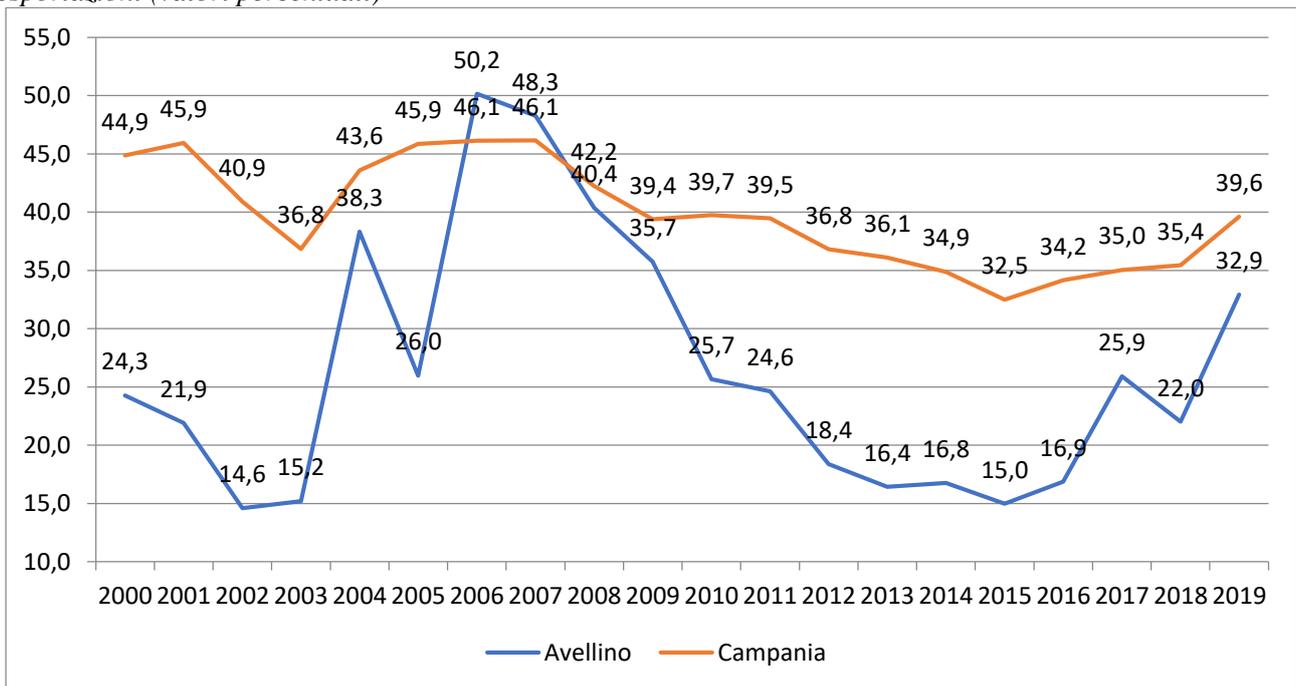


Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT, statistiche del commercio estero

Le esportazioni provinciali infatti che erano arrivate nel triennio 2005-2007 intorno al 13 – 14% del totale regionale sono scese intorno al 10% dal 2009 per l'intero periodo di crisi rimanendovi anche negli anni successivi per poi riprendere a salire nell'ultimo quinquennio. La crisi sembra inoltre aver inciso sulle potenzialità della provincia di inserirsi nei settori a domanda mondiale dinamica. L'analisi dell'indicatore sulla quota di esportazioni nei settori a domanda mondiale dinamica<sup>2</sup> che fa parte delle tavole di osservazione del QSN evidenzia, dopo una sensibile salita nei primi anni del decennio fino a valori superiori alla media regionale, una decisa flessione sempre a partire dal 2008 che ha riportato le quote sui livelli di inizio secolo e risalire decisamente in coincidenza con la ripresa complessiva negli ultimi quattro anni (vedi fig. 4).

<sup>2</sup> Fino all'anno 2008, i settori dinamici considerati, secondo la classificazione Ateco 2002, sono: DG- Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali; DL-Macchine elettriche ed apparecchiature elettriche, ottiche e di precisione; DM-Mezzi di trasporto; KK- Prodotti delle attività informatiche, professionali ed imprenditoriali; OO - Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali. Dal 2009, con l'adozione della nuova classificazione Ateco 2007, i settori dinamici sono: CE-Sostanze e prodotti chimici; CF - Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici; CI-Computer, apparecchi elettronici e ottici; CJ - Apparecchi elettrici; CL-Mezzi di trasporto; M - Attività professionali, scientifiche e tecniche; R - Attività artistiche, di intrattenimento e divertimento; S - Altre attività di servizi.

Fig. 4 - Quota del valore delle esportazioni in settori a domanda mondiale dinamica sul totale delle esportazioni (valori percentuali)



Fonte: Elaborazioni Svimez su dati Istat, statistiche del commercio estero

## 2. Il sistema produttivo

### 2.1 Industria e servizi: l'andamento di imprese ed addetti

Nei nove anni trascorsi dall'ultimo censimento decennale generale delle imprese 2011, il sistema produttivo extra-agricolo italiano risulta nel complesso in leggera espansione. In particolare si registra una lieve flessione delle imprese (-1,1%) dopo la significativa crescita del decennio intercensuario (+8,4%) ed una crescita degli addetti (+6,2%) più accentuata rispetto al primo decennio del secolo (+4,3%) ad evidenziare un moderato aumento della dimensione aziendale. L'espansione dell'occupazione extra-gricola è sostanzialmente simile nelle due circoscrizioni (+6,5% nel Mezzogiorno a fronte del +6,1% nel Centro-Nord) mentre la dinamica delle imprese attive vede una lieve crescita nel Mezzogiorno (+1,1%) a fronte di una flessione nel Centro-Nord (-1,9%).

L'evoluzione del tessuto produttivo extra-agricolo della Campania si discosta positivamente da quello medio delle regioni del Sud. In aumento più deciso risultano sia le imprese (+6,1%) sia gli addetti alle imprese (+15,6%). Nell'ambito della Campania, Napoli e Caserta si caratterizzano per un maggior dinamismo del settore privato dell'economia, in crescita significativa anche Salerno, con riferimento particolare agli addetti, mentre meno positiva risulta la situazione della provincia di Avellino che appare in sostanziale stagnazione con un contenuto calo delle imprese (-1,1%) ed un lieve aumento degli addetti (+0,5%).

### 2.2 Industria e servizi privati: l'andamento per settore e rami di attività economica

Il dato complessivo dell'occupazione nelle imprese extra-agricole sottende andamenti contrapposti per grandi settori di attività. Dai confronti si conferma la decisa tendenza alla terziarizzazione del tessuto produttivo italiano già emersa nel precedente decennio intercensuario, con il calo dell'occupazione

nell'industria in senso stretto (-967 mila addetti in totale, -19,1%), con punte elevate nella riparazione e manutenzione di macchine e apparecchiature, nell'industria del tabacco, nell'industria tessile-abbigliamento-calzature e nella fabbricazione di coke ed un forte aumento nei servizi (+un milione 584 mila, +17,6%). Tra il 2011 ed il 2019 continua anche se con ritmi molto più contenuti il calo dell'industria in senso stretto circa 100 mila addetti in meno pari al -2,4% mentre aumenta di quasi 1,5 milioni (+13,8%) l'occupazione nei servizi. Andamenti alquanto differenziati si rilevano a livello territoriale: più accentuata la flessione dell'industria in senso stretto nel Mezzogiorno (-4,2% a fronte del -2% del Centro-Nord) dove si registra una crescita di poco più rapida nei servizi (+14,8% a fronte del +13,5% del Centro-Nord). L'ultimo decennio si caratterizza per il forte calo del settore delle costruzioni circa 280 mila addetti in meno pari -17,5% con dinamiche sostanzialmente simili a livello territoriale.

Nel settore dei servizi gli incrementi più significativi degli addetti, in termini assoluti si rilevano nei settori dei trasporti e dei servizi alle imprese e nel commercio, alberghi e ristorazione (+533 mila) e (+371 mila) rispettivamente. In termini relativi particolarmente accentuati sono gli aumenti dell'occupazione nella sanità e assistenza sociale privata che cresce nel decennio di circa l'80% e nell'istruzione (+57,3%). Anche nel Mezzogiorno si rileva una crescita consistente di settori istruzione e sanità ed assistenza ma relativamente più contenuta rispetto al dato medio delle regioni del Centro-Nord: +35,2% a fronte del +68% delle Centro-Nord per l'istruzione e +62,8% a fronte del +89% nel comparto sanità ed assistenza sociale. Più dinamici nel Mezzogiorno i settori del commercio e turismo (+12,6% a fronte del 6,4%) e degli altri servizi.

Tab. 3 Addetti delle imprese per settore di attività economica e ripartizione geografica ASIA 2019. Valori assoluti, variazioni assolute e percentuali rispetto al 2011.

|                                       | Mezzogiorno          | Centro-Nord | Italia     | Mezzogiorno                     | Centro-Nord | Italia    | Mezzogiorno              | Centro-Nord | Italia |
|---------------------------------------|----------------------|-------------|------------|---------------------------------|-------------|-----------|--------------------------|-------------|--------|
|                                       | Valori assoluti 2019 |             |            | Variazioni assolute 2011 - 2019 |             |           | Variazioni % 2011 - 2019 |             |        |
| Industria in senso stretto            | 596.821              | 3.488.868   | 4.085.689  | -26.286                         | -72.723     | -99.009   | -4,2                     | -2,0        | -2,4   |
| Industrie estrattive e manifatturiere | 523.899              | 3.268.393   | 3.792.292  | -32.542                         | -100.391    | -132.933  | -5,8                     | -3,0        | -3,4   |
| Energia, acqua e rifiuti              | 72.922               | 220.475     | 293.397    | 6.256                           | 27.668      | 33.924    | 9,4                      | 14,4        | 13,1   |
| Costruzioni                           | 345.796              | 974.778     | 1.320.574  | -69.646                         | -210.013    | -279.659  | -16,8                    | -17,7       | -17,5  |
| Servizi                               | 2.669.595            | 9.362.220   | 12.031.815 | 344.696                         | 1.112.477   | 1.457.173 | 14,8                     | 13,5        | 13,8   |
| Commercio, alberghi e ristorazione    | 1.338.724            | 3.695.187   | 5.033.911  | 149.341                         | 221.524     | 370.865   | 12,6                     | 6,4         | 8,0    |
| Trasporti e Servizi alle imprese      | 866.986              | 4.404.218   | 5.271.204  | 53.886                          | 479.013     | 532.899   | 6,6                      | 12,2        | 11,2   |
| Istruzione                            | 33.023               | 84.656      | 117.679    | 8.593                           | 34.261      | 42.854    | 35,2                     | 68,0        | 57,3   |
| Sanità e assistenza sociale           | 260.272              | 678.688     | 938.960    | 100.361                         | 319.659     | 420.020   | 62,8                     | 89,0        | 80,9   |
| Altri servizi                         | 170.589              | 499.471     | 670.060    | 32.514                          | 58.020      | 90.534    | 23,5                     | 13,1        | 15,6   |
| TOTALE                                | 3.612.212            | 13.825.866  | 17.438.078 | 248.764                         | 829.741     | 1.078.505 | 7,4                      | 6,4         | 6,6    |

Fonte: Elaborazioni Svimez su dati ISTAT – ASIA e Censimento delle Imprese 2011.

**Nell'ambito delle regioni meridionali la Campania si caratterizza per un'evoluzione decisamente più favorevole con una crescita degli addetti negli ultimi anni decisamente più accentuata (+15,6% contro +7,4% delle regioni meridionali in complesso). Il dato complessivo sottende una crescita del comparto estrattivo-manifatturiero della regione (+7,1% a fronte del -3,4% registrato dal Mezzogiorno), una flessione più contenuta del settore delle costruzioni (-7,6% a fronte del -16,8% registrato dal Mezzogiorno) ed una crescita significativamente più rapida nel terziario (+21% a fronte del +14,8% registrato dal Mezzogiorno). Il dato regionale riflette andamenti provinciali alquanto differenziati con dinamiche positive per Caserta, Salerno e soprattutto Napoli nel settore manifatturiero e Benevento ed Avellino che subiscono una decisa contrazione. Nel settore costruzioni cala l'occupazione in tutte le province con punte negative per Caserta e molto contenute per Napoli. Il settore dei servizi è in decisa espansione in**

tutte le province con ritmi elevati sopra il 20% nelle province di Caserta, Salerno e Napoli e più contenuti per Avellino e, soprattutto Benevento (vedi tab. 6).

L'analisi della struttura produttiva del 2019 evidenzia una quota più elevata del comparto manifatturiero in provincia di Avellino (20% a fronte del 15,2% della media regionale) che per converso si caratterizza per una minor consistenza del settore terziario (68% a fronte del 74,2% della regione).

I divari più consistenti riguardano il comparto commercio e turismo che nella provincia di Avellino è relativamente meno sviluppato ed in minor misura i servizi alle imprese particolarmente concentrati nella provincia di Napoli.

Tab. 4 - Addetti delle imprese per settore di attività economica in Campania per provincia ASIA 2019. Valori assoluti, variazioni assolute e percentuali rispetto al 2011.

|                                       | Caserta                    | Benevento | Napoli  | Avellino | Salerno | CAMPANIA  |
|---------------------------------------|----------------------------|-----------|---------|----------|---------|-----------|
|                                       | ASIA - 2019                |           |         |          |         |           |
| Industria in senso stretto            | 24.006                     | 9.320     | 94.573  | 16.600   | 41.911  | 186.410   |
| Industrie estrattive e manifatturiere | 22.365                     | 8.044     | 85.434  | 14.852   | 34.147  | 164.843   |
| Energia, acqua e rifiuti              | 1.641                      | 1.276     | 9.139   | 1.748    | 7.764   | 21.567    |
| Costruzioni                           | 14.837                     | 5.311     | 46.153  | 7.114    | 19.204  | 92.619    |
| Servizi                               | 104.124                    | 31.109    | 459.657 | 50.477   | 158.505 | 803.872   |
| Commercio, alberghi e ristorazione    | 54.149                     | 14.753    | 224.754 | 23.430   | 77.640  | 394.727   |
| Trasporti e Servizi alle imprese      | 30.485                     | 9.120     | 168.244 | 18.291   | 54.078  | 280.216   |
| Istruzione                            | 2.356                      | 641       | 7.499   | 644      | 2.171   | 13.309    |
| Sanità e assistenza sociale           | 10.393                     | 4.141     | 33.947  | 4.689    | 13.737  | 66.907    |
| Altri servizi                         | 6.742                      | 2.454     | 25.214  | 3.424    | 10.879  | 48.713    |
| TOTALE                                | 142.968                    | 45.739    | 600.384 | 74.190   | 219.620 | 1.082.901 |
|                                       | variazioni % sul 2011      |           |         |          |         |           |
| Industria in senso stretto            | 7,1                        | -6,1      | 13,7    | -21,7    | 16,0    | 7,9       |
| Industrie estrattive e manifatturiere | 6,3                        | -11,2     | 17,3    | -16,1    | 2,5     | 7,1       |
| Energia, acqua e rifiuti              | 19,2                       | 47,5      | -11,6   | -50,0    | 178,5   | 14,4      |
| Costruzioni                           | -17,2                      | -8,9      | -1,6    | -11,6    | -10,5   | -7,5      |
| Servizi                               | 23,7                       | 10,0      | 20,3    | 14,0     | 26,4    | 21,0      |
| Commercio, alberghi e ristorazione    | 18,5                       | 0,2       | 27,5    | 5,3      | 21,1    | 22,2      |
| Servizi alle imprese                  | 20,8                       | 2,7       | 9,1     | 15,7     | 24,9    | 13,2      |
| Istruzione                            | 35,8                       | 175,0     | 18,0    | 125,8    | 12,6    | 26,3      |
| Sanità e assistenza sociale           | 53,2                       | 72,8      | 33,8    | 48,1     | 63,1    | 45,0      |
| Altri servizi                         | 42,8                       | 19,7      | 28,0    | 23,7     | 41,4    | 31,9      |
| TOTALE                                | 14,8                       | 3,8       | 17,3    | 0,9      | 20,0    | 15,6      |
|                                       | composizione % per settore |           |         |          |         |           |
| Industria in senso stretto            | 16,8                       | 20,4      | 15,8    | 22,4     | 19,1    | 17,2      |
| Industrie estrattive e manifatturiere | 15,6                       | 17,6      | 14,2    | 20,0     | 15,5    | 15,2      |
| Energia, acqua e rifiuti              | 1,1                        | 2,8       | 1,5     | 2,4      | 3,5     | 2,0       |
| Costruzioni                           | 10,4                       | 11,6      | 7,7     | 9,6      | 8,7     | 8,6       |
| Servizi                               | 72,8                       | 68,0      | 76,6    | 68,0     | 72,2    | 74,2      |
| Commercio, alberghi e ristorazione    | 37,9                       | 32,3      | 37,4    | 31,6     | 35,4    | 36,5      |
| Servizi alle imprese                  | 21,3                       | 19,9      | 28,0    | 24,7     | 24,6    | 25,9      |
| Istruzione                            | 1,6                        | 1,4       | 1,2     | 0,9      | 1,0     | 1,2       |
| Sanità e assistenza sociale           | 7,3                        | 9,1       | 5,7     | 6,3      | 6,3     | 6,2       |
| Altri servizi                         | 4,7                        | 5,4       | 4,2     | 4,6      | 5,0     | 4,5       |
| TOTALE                                | 100,0                      | 100,0     | 100,0   | 100,0    | 100,0   | 100,0     |

Fonte: Elaborazioni Svimez su dati ISTAT – ASIA e Censimento delle Imprese 2011.

**Nell'ambito del settore manifatturiero della provincia di Avellino si rilevano andamenti molto differenziati con settori in crescita anche accentuata in alcuni casi e settori in contrazione. Con riferimento agli addetti in crescita sono i settori bevande e tabacco, stampa e riproduzione di supporti**

registrati, fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio, farmaceutico, metallurgia, fabbricazione di macchine ed apparecchiature, fabbricazione di altri mezzi di trasporto, riparazione, manutenzione ed installazione di macchine ed apparecchiature. In flessione risultano i settori tessile, confezione di articoli di abbigliamento, confezione di articoli in pelle e pelliccia, fabbricazione di articoli in pelle e simili, industrie del legno e sughero, e fabbricazione di carta, chimico, fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche, fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi, fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica, elettromedicali, apparecchi di misurazione e di orologi, fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, mobili e manifatturiere varie (vedi tab.7).

Tab. 5 - Unità attive ed addetti delle imprese manifatturiere per settore di attività in provincia di Avellino ai Censimento 2011 ed ASIA 2019. (Valori assoluti e variazioni % rispetto al 2011).

| Tipo dato<br>Ateco 2007  | unità attive |       | addetti |        | var. % 2011-<br>2019 |       |
|--|--------------|-------|---------|--------|----------------------|-------|
|  | 2011         | 2019  | 2011    | 2019   |                      |       |
| attività manifatturiere  | 2.820        | 2.423 | 17.605  | 14.775 | -14,1                | -16,1 |
| industrie alimentari   | 613          | 534   | 3.054   | 3.022  | -12,9                | -1,1  |
| industria delle bevande e del tabacco  | 49           | 52    | 180     | 221    | 6,1                  | 23,0  |
| industrie tessili  | 48           | 37    | 117     | 113    | -22,9                | -3,1  |
| confezione di articoli di abbigliamento, confezione di<br>articoli in pelle e pelliccia                                  | 200          | 152   | 689     | 606    | -24,0                | -12,1 |
| fabbricazione di articoli in pelle e simili  | 363          | 341   | 2.762   | 2.389  | -6,1                 | -13,5 |
| industria del legno e del sughero (esclusi i mobili), fabbricazione di<br>articoli in paglia e materiali da intreccio    | 209          | 161   | 716     | 618    | -23,0                | -13,6 |
| fabbricazione di carta e di prodotti di carta  | 15           | 11    | 174     | 101    | -26,7                | -41,8 |
| stampa e riproduzione di supporti registrati   | 83           | 79    | 225     | 236    | -4,8                 | 5,1   |
| fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione<br>del petrolio  | 6            | 6     | 36      | 61     | 0,0                  | 69,7  |
| fabbricazione di prodotti chimici  | 24           | 20    | 150     | 100    | -16,7                | -33,4 |
| fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e di preparati farmaceutici   | 4            | 4     | 147     | 166    | 0,0                  | 12,7  |
| fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche   | 36           | 29    | 367     | 339    | -19,4                | -7,5  |
| fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi  | 210          | 158   | 1.013   | 727    | -24,8                | -28,2 |
| Metallurgia  | 32           | 31    | 349     | 423    | -3,1                 | 21,2  |
| fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchinari e attrezzature)   | 475          | 375   | 2.777   | 2.106  | -21,1                | -24,2 |
| fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica, elettromedicali,<br>apparecchi di misurazione e di orologi | 14           | 9     | 174     | 16     | -35,7                | -91,0 |
| fabbricazione di apparecchiature elettriche ed apparecchiature<br>per uso domestico non elettriche                       | 50           | 34    | 455     | 434    | -32,0                | -4,5  |
| fabbricazione di macchinari ed apparecchiature nca   | 63           | 65    | 647     | 714    | 3,2                  | 10,4  |
| fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi  | 10           | 9     | 2.206   | 151    | -10,0                | -93,2 |
| fabbricazione di altri mezzi di trasporto  | 4            | 5     | 513     | 1.059  | 25,0                 | 106,5 |
| fabbricazione di mobili  | 60           | 52    | 219     | 137    | -13,3                | -37,5 |
| altre industrie manifatturiere   | 103          | 89    | 302     | 243    | -13,6                | -19,7 |
| riparazione, manutenzione ed installazione di macchine ed apparecchiature  | 149          | 170   | 333     | 792    | 14,1                 | 137,7 |

Fonte: Elaborazioni Svimez su dati ISTAT, 9° Censimento Industria e Servizi e Censimento istituzioni non profit, 2013 ed ASIA.

Il settore alimentare vede una decisa contrazione del numero delle unità attive (-12,9%) ed una moderata flessione degli addetti (-1,1%) che sottende un processo di crescita e consolidamento delle dimensioni aziendali dopo la rapida espansione del decennio intercensuario. Diversa è l'evoluzione del comparto delle bevande che riflette il forte sviluppo del settore vitivinicolo con una crescita delle unità del 6,1% ed una più accentuata degli addetti (+23%). Continua con ritmi elevati la crisi del sistema moda (tessile, abbigliamento, pelli, cuoio

e calzature) che nel 2019 copre circa un quinto degli addetti manifatturieri della provincia a fronte di quasi un terzo all'inizio del secolo.

### **3. Il mercato del lavoro**

#### **3.1 L'evoluzione del mercato del lavoro 2008 – 20**

Il prolungarsi, sia pur su ritmi in deciso rallentamento, dell'intonazione positiva dell'attività economica nel corso del 2019 aveva parzialmente attenuato gli squilibri indotti dalla lunga fase recessiva iniziata nel 2008 sul mercato del lavoro. Squilibri, tuttavia, ancora accentuati nelle regioni meridionali che più delle altre hanno risentito dell'impatto della crisi. I livelli occupazionali pre-crisi, recuperati dalle regioni del Centro-Nord, erano ancora lontani nel 2019 per la gran parte delle regioni meridionali. In questo contesto di precarietà ed incertezza è sopravvenuta la crisi pandemica che ha fortemente segnato l'evoluzione del mercato del lavoro nel 2020. Il calo dell'occupazione è stato senza precedenti e, a differenza di quanto avvenuto per la doppia crisi recessiva 2009-2013, è stato accompagnato da un ampliamento degli inattivi per effetto dell'espulsione di molti lavoratori che hanno perso il lavoro e dei mancati nuovi ingressi. Il moderato recupero seguito al *lockdown* di primavera è stato in buona parte frenato dalle successive ondate.

Dal dato sull'occupazione, peraltro, emerge solo in parte la forza d'urto della crisi pandemica sull'economia, blocco dei licenziamenti e le misure eccezionali di tutela del lavoro hanno, infatti, attenuato gli effetti della crisi sull'occupazione. L'impatto sull'input di lavoro viene colto con maggior accuratezza dalle ore effettivamente lavorate, che hanno registrato una caduta cospicua in tutte le principali economie europee, anche se più acuta in Italia e Spagna, e meno intensa in Francia e Germania. In Italia, le ore lavorate sono diminuite nel 2020 dell'11,0% (circa 4,8 miliardi di ore) rispetto al 2019. La contrazione delle ore lavorate è stata più intensa per i dipendenti (-13,7%) che per gli indipendenti (-9,8%) e ha interessato la quasi totalità dei settori produttivi: -9,0% nelle costruzioni, -11,7% nell'industria manifatturiera, -11,8% nei servizi. Meno colpita l'agricoltura (-2,6%). Nell'ambito dei servizi le ore lavorate sono diminuite in misura più accentuata nei comparti più interessati dalle misure di contenimento: i servizi di alloggio e ristorazione (-34,6%) e le attività artistiche, di intrattenimento e divertimento (-25,7%).

#### **3.2 L'evoluzione del mercato del lavoro tra crisi e ripresa produttiva**

La peculiarità dell'ultimo anno segnato dalla pandemia suggerisce tuttavia di procedere dapprima ad un'analisi del mercato del lavoro a livello territoriale dal 2008 al 2019 per poi trattare separatamente l'evoluzione dell'ultimo anno. Il periodo considerato si caratterizza per un andamento fortemente diversificato con un primo sessennio in cui cala decisamente l'occupazione ed aumenta la disoccupazione. L'impatto della crisi finanziaria globale del 2008 si andava gradualmente attenuando quando per i paesi con forte deficit di bilancio si avviava la seconda fase recessiva connessa alle forti restrizioni nella spesa pubblica. Nel complesso dei sei anni l'occupazione scendeva in Italia di oltre 800 mila unità (-3,5%) come sintesi di un calo relativamente moderato nel Centro-Nord (-236 mila unità, -1,4%) e di uno di oltre sei volte più accentuato nel Mezzogiorno (-576 mila unità, -9,0%). Il tasso di disoccupazione nel complesso delle regioni meridionali saliva dal 12% del 2008 al 20,7%. Tra le regioni meridionali la Campania si caratterizza per un calo di poco più moderato ma intenso dell'occupazione (-110 mila unità pari al -6,6%). Il tasso di occupazione, nella regione, flette di circa 3 punti percentuali dal 42,4 del 2008 al 39,2% del 2014. Il calo dell'occupazione riguarda essenzialmente i maschi (-10,5%) mentre le donne registrano un moderato aumento (+1,6%). Particolarmente colpiti i giovani campani under 35 (-141 mila occupati pari al -28,2%). Aumentano nel corso della fase recessiva gli occupati stranieri nella regione +40 mila unità mentre per gli italiani si rileva un calo di circa 150 mila unità (-9,3%).

Tab. 8. *Occupati, per sesso e classe d'età e cittadinanza (anno 2008-14 e 2014-2019)*

|                                 | Totale | Maschi | Femmine | 15-34    | 35-49  | 50 ed oltre | Stranieri | Italiani |
|---------------------------------|--------|--------|---------|----------|--------|-------------|-----------|----------|
| Media 2008 - 2014               |        |        |         |          |        |             |           |          |
| variazioni assolute in migliaia |        |        |         |          |        |             |           |          |
| Caserta                         | -2,5   | -14,7  | 12,1    | -11,1    | -7,8   | 16,2        | 7,9       | -10,5    |
| Benevento                       | -21,6  | -9,4   | -12,2   | -8,3     | -11,7  | -1,7        | 0,4       | -22,0    |
| Napoli                          | -49,0  | -61,3  | 12,3    | -79,9    | -12,4  | 43,1        | 18,8      | -67,9    |
| Avellino                        | -11,9  | -10,0  | -1,8    | -13,0    | -4,4   | 5,9         | 5,1       | -16,9    |
| Salerno                         | -25,2  | -23,5  | -1,7    | -29,0    | -14,7  | 18,6        | 8,5       | -33,6    |
| Campania                        | -110,2 | -118,9 | 8,7     | -141,3   | -51,0  | 82,1        | 40,7      | -150,9   |
| Mezzogiorno                     | -575,8 | -504,5 | -71,3   | -622,0   | -237,1 | 283,3       | 129,4     | -705,2   |
| Centro-Nord                     | -235,6 | -370,6 | 134,9   | -1.304,8 | -166,1 | 1.235,2     | 474,6     | -710,2   |
| Italia                          | -811,4 | -875,1 | 63,6    | -1.926,8 | -403,1 | 1.518,5     | 604,0     | -1.415,4 |
| variazioni percentuali          |        |        |         |          |        |             |           |          |
| Caserta                         | -2,5   | -14,7  | 12,1    | -16,4    | -7,3   | 26,5        | 7,9       | -10,5    |
| Benevento                       | -21,6  | -9,4   | -12,2   | -33,8    | -28,1  | -6,4        | 0,4       | -22,0    |
| Napoli                          | -49,0  | -61,3  | 12,3    | -30,9    | -3,5   | 19,4        | 18,8      | -67,9    |
| Avellino                        | -11,9  | -10,0  | -1,8    | -27,9    | -6,9   | 15,3        | 5,1       | -16,9    |
| Salerno                         | -25,2  | -23,5  | -1,7    | -28,2    | -9,5   | 19,6        | 8,5       | -33,6    |
| Campania                        | -6,6   | -10,5  | 1,6     | -28,2    | -7,0   | 18,5        | 73,5      | -9,3     |
| Mezzogiorno                     | -9,0   | -11,9  | -3,2    | -31,9    | -8,4   | 17,0        | 67,0      | -11,3    |
| Centro-Nord                     | -1,4   | -3,9   | 1,9     | -26,0    | -2,1   | 31,6        | 31,7      | -4,7     |
| Italia                          | -3,5   | -6,3   | 0,7     | -27,7    | -3,8   | 27,2        | 35,7      | -6,6     |
| Media 2014 - 2019               |        |        |         |          |        |             |           |          |
| variazioni assolute in migliaia |        |        |         |          |        |             |           |          |
| Caserta                         | 26,3   | 18,2   | 8,1     | 5,5      | 5,0    | 15,8        | 8,6       | 17,7     |
| Benevento                       | 9,6    | 1,5    | 8,1     | 2,8      | -1,7   | 8,5         | -0,6      | 10,2     |
| Napoli                          | 34,0   | 20,4   | 13,5    | 10,4     | -22,9  | 46,5        | 21,7      | 12,3     |
| Avellino                        | 10,5   | 1,8    | 8,8     | 1,6      | -3,8   | 12,8        | -1,1      | 11,6     |
| Salerno                         | 6,1    | 7,0    | -0,8    | 0,6      | -6,1   | 11,6        | -2,2      | 8,4      |
| Campania                        | 86,6   | 48,9   | 37,7    | 20,8     | -29,5  | 95,2        | 26,4      | 74,2     |
| Mezzogiorno                     | 326,4  | 166,6  | 159,8   | 48,3     | -127,6 | 405,8       | 60,7      | 252,4    |
| Centro-Nord                     | 754,5  | 375,8  | 378,7   | 87,1     | -539,1 | 1.206,5     | 150,4     | 522,7    |
| Italia                          | 1080,9 | 542,4  | 538,6   | 135,4    | -666,7 | 1.612,2     | 211,1     | 775,2    |
| variazioni percentuali          |        |        |         |          |        |             |           |          |
| Caserta                         | 11,3   | 12,1   | 9,7     | 9,7      | 5,1    | 20,4        | 57,0      | 8,1      |
| Benevento                       | 13,4   | 3,1    | 34,8    | 17,2     | -5,6   | 33,2        | -25,6     | 14,7     |
| Napoli                          | 4,3    | 3,9    | 5,0     | 5,8      | -6,6   | 17,6        | 45,6      | 1,7      |
| Avellino                        | 7,7    | 2,0    | 17,8    | 4,7      | -6,5   | 28,6        | -13,1     | 9,0      |
| Salerno                         | 1,9    | 3,4    | -0,7    | 0,8      | -4,3   | 10,2        | -9,5      | 2,7      |
| Campania                        | 5,5    | 4,8    | 6,8     | 5,8      | -4,4   | 18,1        | 27,5      | 5,1      |
| Mezzogiorno                     | 5,6    | 4,5    | 7,5     | 3,6      | -5,0   | 20,8        | 18,8      | 4,6      |
| Centro-Nord                     | 4,6    | 4,1    | 5,3     | 2,4      | -7,1   | 23,5        | 7,6       | 3,6      |
| Italia                          | 4,9    | 4,2    | 5,8     | 2,7      | -6,6   | 22,7        | 9,2       | 3,9      |

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT. Indagine continua sulle forze di lavoro.

Il prolungato rallentamento dell'economia interessa tutti i settori produttivi della regione ma soprattutto l'industria. Il calo dell'occupazione industriale è del 18,6%, mentre cali più contenuti si rilevano per agricoltura (-7,0%) e servizi (-2,4%).

All'impatto quantitativo si accompagna quello qualitativo: le componenti che evidenziano una maggior tenuta sono quelle più precarie il lavoro a termine ed il lavoro a tempo parziale non scelto per una migliore

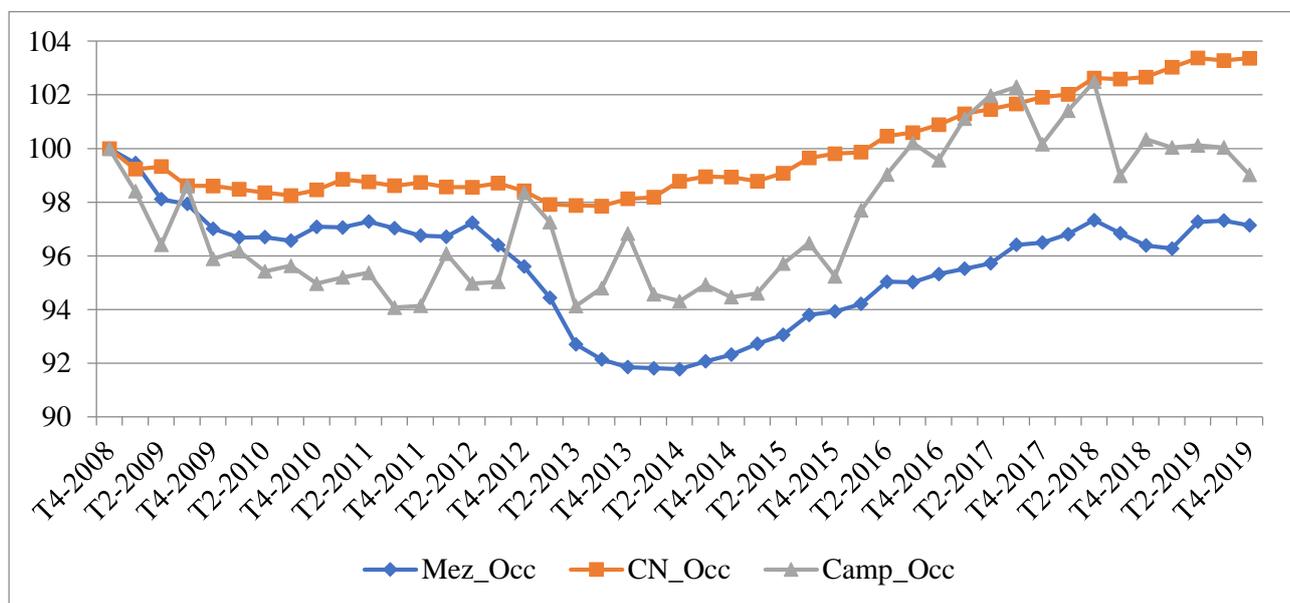
conciliazione tra tempo di vita e tempo di lavoro ma subito per carenza di opportunità di lavoro a tempo pieno. In Campania i dipendenti a termine restano sostanzialmente stabili nel periodo considerato (-0,9%) a fronte di una decisa flessione dei dipendenti permanenti (-6,0%), flette l'occupazione a tempo pieno (11,2%) mentre aumenta del 29.2% il part time. Particolarmente accentuata è la crescita del part time involontario (+74,9%).

A partire dagli ultimi mesi del 2013 l'economia italiana comincia a riprendersi dapprima al Centro-Nord e con un certo ritardo nel Mezzogiorno. Con la congiuntura positiva riparte l'occupazione che cresce fino al 2019 con ritmi prima accentuati e poi gradualmente più lenti. Nel periodo considerato gli occupati crescono a livello nazionale di oltre un milione recuperando la forte perdita del sessennio precedente. La crescita è diffusa a livello territoriale e leggermente più accentuata nelle regioni meridionali (+326 mila unità, +5,6% a fronte del +4,6% del Centro-Nord). La dinamica più intensa, peraltro, non consente al Mezzogiorno di recuperare pienamente i livelli pre-crisi.

Nell'intero periodo 2008 – 2019, la dinamica dell'occupazione, sui dati depurati dai fattori stagionali, vede prima un calo di circa 850 mila unità tra il 2008 ed il 2013 di cui il 60% nel Mezzogiorno (circa 520 mila e 330 mila nel resto del paese). Nel quarto trimestre 2019 il Centro-Nord aveva superato i livelli di fine 2008 (+560 mila unità) mentre il Mezzogiorno era ancora al di sotto di circa 183 mila unità (-2,9% rispetto al quarto trimestre 2008). Migliore rispetto al Mezzogiorno è stata l'evoluzione della Campania nell'intero periodo (-16 mila unità pari al-1,0%).

La ripresa dell'occupazione ha coinciso con un moderato calo della disoccupazione, fortemente aumentata nella lunga fase recessiva, rimasta su valori circa doppi rispetto a quelli pre-crisi anche per un tendenziale aumento della partecipazione al mercato del lavoro favorito anche dalle maggiori probabilità di trovare un lavoro. In Campania, alla parziale tenuta dell'occupazione nell'ultimo decennio, si è contrapposto un incremento particolarmente accentuato delle persone in cerca di occupazione che salgono da circa 240 mila nel 2008 a 434 mila unità nel 2014 per poi attestarsi a 413 mila nella media del 2019. Il tasso di disoccupazione quasi raddoppia passando dal 12,5% a valori vicini al 22% per poi scendere al 20,0% nel 2019.

Fig. 5. *Andamento dell'Occupazione nelle due circoscrizioni ed in Campania (dati trimestrali destagionalizzati T4 2008 = 100)*



Tab. 9. *Variazione degli occupati tra il 2008 ed il 2014 ed il 2014 ed il 2019 per settore di attività per area geografica (valori in migliaia di unità)*

| Regioni                | Agricoltura | Industria |                  |             | Servizi |                                  |                            | Totale |
|------------------------|-------------|-----------|------------------|-------------|---------|----------------------------------|----------------------------|--------|
|                        |             | Totale    | In senso stretto | Costruzioni | Totale  | commercio, alberghi e ristoranti | altre attività dei servizi |        |
| Media 2008 - 2014      |             |           |                  |             |         |                                  |                            |        |
| Variazioni assolute    |             |           |                  |             |         |                                  |                            |        |
| Caserta                | 2,5         | -9,1      | -3,4             | -5,7        | 4,0     | -0,3                             | 4,3                        | -2,5   |
| Benevento              | 0,3         | -3,7      | -4,6             | 0,9         | -18,2   | -5,4                             | -12,8                      | -21,6  |
| Napoli                 | -6,4        | -38,6     | -15,3            | -23,3       | -4,1    | -13,3                            | 9,3                        | -49,0  |
| Avellino               | 2,0         | -5,2      | -6,2             | 0,9         | -8,6    | 0,7                              | -9,2                       | -11,9  |
| Salerno                | -3,5        | -20,6     | -5,2             | -15,4       | -1,1    | -12,0                            | 10,9                       | -25,2  |
| Campania               | -5,1        | -77,1     | -34,6            | -42,5       | -27,9   | -30,4                            | 2,4                        | -110,2 |
| Mezzogiorno            | -36,2       | -326,8    | -109,3           | -217,5      | -212,7  | -92,2                            | -120,5                     | -575,8 |
| Centro-Nord            | -6,1        | -560,8    | -309,9           | -250,9      | 331,3   | -23,9                            | 355,2                      | -235,6 |
| Italia                 | -42,4       | -887,6    | -419,2           | -468,4      | 118,5   | -116,1                           | 234,7                      | -811,4 |
| Variazioni percentuali |             |           |                  |             |         |                                  |                            |        |
| Caserta                | 23,5        | -15,0     | -8,8             | -25,5       | 2,4     | -0,8                             | 3,5                        | -1,1   |
| Benevento              | 2,7         | -16,4     | -35,1            | 9,4         | -31,0   | -33,4                            | -30,1                      | -23,1  |
| Napoli                 | -30,2       | -19,6     | -12,4            | -31,4       | -0,7    | -6,5                             | 2,2                        | -5,8   |
| Avellino               | 32,9        | -10,8     | -18,4            | 6,1         | -9,0    | 2,4                              | -13,8                      | -7,9   |
| Salerno                | -15,8       | -23,8     | -10,2            | -43,2       | -0,4    | -13,0                            | 7,1                        | -7,1   |
| Campania               | -7,0        | -18,6     | -13,4            | -27,2       | -2,4    | -8,0                             | 0,3                        | -6,6   |
| Mezzogiorno            | -8,6        | -21,4     | -12,2            | -34,3       | -4,7    | -6,7                             | -3,9                       | -9,0   |
| Centro-Nord            | -1,4        | -10,5     | -7,7             | -19,0       | 3,0     | -0,7                             | 4,6                        | -1,4   |
| Italia                 | -5,0        | -12,9     | -8,5             | -24,0       | 0,8     | -2,5                             | 2,2                        | -3,5   |
| Media 2014 - 2019      |             |           |                  |             |         |                                  |                            |        |
| Variazioni assolute    |             |           |                  |             |         |                                  |                            |        |
| Caserta                | 5,9         | 6,0       | 5,8              | 0,2         | 14,4    | 5,6                              | 8,8                        | 26,3   |
| Benevento              | -1,6        | -3,0      | 1,2              | -4,2        | 14,2    | 3,4                              | 10,8                       | 9,6    |
| Napoli                 | -4,7        | 9,7       | 3,7              | 6,0         | 29,0    | 13,4                             | 15,6                       | 34,0   |
| Avellino               | 4,3         | 2,1       | 3,9              | -1,8        | 4,1     | 0,3                              | 3,8                        | 10,5   |
| Salerno                | -0,2        | -0,6      | 1,3              | -1,9        | 6,9     | 1,6                              | 5,2                        | 6,1    |
| Campania               | 3,7         | 14,3      | 16,0             | -1,7        | 68,6    | 24,3                             | 44,3                       | 86,6   |
| Mezzogiorno            | 62,5        | 6,1       | 36,1             | -30,1       | 257,9   | 126,5                            | 131,4                      | 326,4  |
| Centro-Nord            | 34,5        | 43,0      | 157,6            | -114,6      | 677,0   | 144,3                            | 532,7                      | 754,5  |
| Italia                 | 97,0        | 49,1      | 193,8            | -144,7      | 934,9   | 270,8                            | 664,1                      | 1080,9 |
| Variazioni percentuali |             |           |                  |             |         |                                  |                            |        |
| Caserta                | 44,3        | 11,6      | 16,7             | 1,1         | 8,5     | 13,8                             | 6,9                        | 11,3   |
| Benevento              | -12,7       | -15,9     | 13,9             | -40,4       | 35,0    | 30,9                             | 36,5                       | 13,4   |
| Napoli                 | -32,0       | 6,1       | 3,5              | 11,8        | 4,7     | 7,0                              | 3,7                        | 4,3    |
| Avellino               | 54,0        | 5,0       | 14,4             | -11,4       | 4,7     | 1,1                              | 6,5                        | 7,7    |
| Salerno                | -0,9        | -0,9      | 2,9              | -9,3        | 2,8     | 2,0                              | 3,2                        | 1,9    |
| Campania               | 5,5         | 4,2       | 7,1              | -1,5        | 5,9     | 6,9                              | 5,5                        | 5,5    |
| Mezzogiorno            | 16,2        | 0,5       | 4,6              | -7,2        | 6,0     | 9,8                              | 4,4                        | 5,6    |
| Centro-Nord            | 8,1         | 0,9       | 4,2              | -10,7       | 6,0     | 4,5                              | 6,7                        | 4,6    |
| Italia                 | 12,0        | 0,8       | 4,3              | -9,8        | 6,0     | 6,0                              | 6,0                        | 4,9    |

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT. Indagine continua sulle forze di lavoro.

In definitiva nel periodo considerato è infatti avvenuta una profonda ridefinizione dell'occupazione, con cambiamenti significativi per genere, età, cittadinanza, struttura settoriale, tipologie contrattuali, orari e qualificazione professionale.

Tab. 10. Occupati, per carattere dell'occupazione e tipologia d'orario (anno 2008-14 e 2014-19)

|                                 | Totale  | Dipendenti | Indipendenti | Tempo determinato | Tempo indeterminato | Tempo pieno | Tempo parziale | di cui involontario |
|---------------------------------|---------|------------|--------------|-------------------|---------------------|-------------|----------------|---------------------|
| Media 2008 - 2014               |         |            |              |                   |                     |             |                |                     |
| variazioni assolute in migliaia |         |            |              |                   |                     |             |                |                     |
| Caserta                         | -2,5    | 5,0        | -7,5         | 5,8               | -0,8                | -13,8       | 11,2           |                     |
| Benevento                       | -21,6   | -20,1      | -1,5         | -1,0              | -19,2               | -18,1       | -3,5           |                     |
| Napoli                          | -49,0   | -13,0      | -36,1        | -0,4              | -12,6               | -78,5       | 29,5           |                     |
| Avellino                        | -11,9   | -15,3      | 3,4          | -4,0              | -11,3               | -16,9       | 5,0            |                     |
| Salerno                         | -25,2   | -19,8      | -5,3         | -2,1              | -17,7               | -38,1       | 13,0           |                     |
| Campania                        | -110,2  | -63,2      | -47,0        | -1,6              | -61,5               | -165,4      | 55,2           | 84,7                |
| Mezzogiorno                     | -575,8  | -421,6     | -154,2       | -70,0             | -351,5              | -787,0      | 211,2          | 329,8               |
| Centro-Nord                     | -235,6  | -11,6      | -224,1       | 62,4              | -74,0               | -808,6      | 573,0          | 945,2               |
| Italia                          | -811,4  | -433,2     | -378,3       | -7,6              | -425,5              | -1595,6     | 784,2          | 1275,0              |
| variazioni percentuali          |         |            |              |                   |                     |             |                |                     |
| Caserta                         | -1,1    | 2,8        | -12,7        | 30,1              | -0,5                | -6,4        | 56,0           |                     |
| Benevento                       | -23,1   | -31,1      | -5,1         | -15,6             | -32,8               | -22,2       | -29,7          |                     |
| Napoli                          | -5,8    | -2,1       | -15,8        | -0,5              | -2,4                | -10,6       | 29,2           |                     |
| Avellino                        | -7,9    | -14,2      | 8,1          | -19,9             | -12,9               | -13,1       | 24,4           |                     |
| Salerno                         | -7,1    | -8,1       | -5,0         | -4,1              | -9,1                | -12,0       | 36,5           |                     |
| Campania                        | -6,6    | -5,2       | -10,1        | -0,9              | -6,0                | -11,2       | 29,2           | 74,9                |
| Mezzogiorno                     | -9,0    | -8,9       | -9,1         | -8,5              | -9,0                | -14,0       | 26,2           | 67,3                |
| Centro-Nord                     | -1,4    | -0,1       | -5,4         | 4,3               | -0,7                | -5,7        | 22,9           | 112,8               |
| Italia                          | -3,5    | -2,5       | -6,4         | -0,3              | -2,9                | -8,1        | 23,7           | 96,0                |
| Media 2014 - 2019               |         |            |              |                   |                     |             |                |                     |
| variazioni assolute in migliaia |         |            |              |                   |                     |             |                |                     |
| Caserta                         | 26,3    | 26,1       | 0,2          | 14,8              | 11,3                | 18,7        | 7,5            |                     |
| Benevento                       | 9,6     | 9,5        | 0,1          | 2,2               | 7,4                 | 6,4         | 3,3            |                     |
| Napoli                          | 34,0    | 31,1       | 2,8          | 37,7              | -6,5                | 18,2        | 15,7           |                     |
| Avellino                        | 10,5    | 11,7       | -1,2         | 6,7               | 5,0                 | 2,7         | 7,9            |                     |
| Salerno                         | 6,1     | 23,1       | -17,0        | 15,5              | 7,6                 | 4,6         | 1,5            |                     |
| Campania                        | 86,6    | 101,6      | -15,0        | 76,9              | 24,7                | 50,6        | 36,0           | 31,1                |
| Mezzogiorno                     | 326,4   | 357,7      | -31,2        | 283,9             | 73,8                | 202,0       | 124,5          | 96,5                |
| Centro-Nord                     | 754,5   | 909,8      | -155,3       | 504,5             | 405,3               | 532,3       | 222,2          | 150,2               |
| Italia                          | 1.080,9 | 1.267,5    | -186,5       | 788,4             | 479,1               | 734,3       | 346,7          | 246,7               |
| variazioni percentuali          |         |            |              |                   |                     |             |                |                     |
| Caserta                         | 11,3    | 14,4       | 0,4          | 58,8              | 7,2                 | 9,3         | 24,1           |                     |
| Benevento                       | 13,4    | 21,4       | 0,4          | 41,2              | 18,7                | 10,0        | 39,5           |                     |
| Napoli                          | 4,3     | 5,2        | 1,5          | 48,1              | -1,3                | 2,8         | 12,1           |                     |
| Avellino                        | 7,7     | 12,7       | -2,6         | 42,1              | 6,6                 | 2,4         | 30,8           |                     |
| Salerno                         | 1,9     | 10,2       | -16,6        | 31,1              | 4,3                 | 1,7         | 3,1            |                     |
| Campania                        | 5,5     | 8,9        | -3,6         | 44,0              | 2,6                 | 3,8         | 14,7           | 15,7                |
| Mezzogiorno                     | 5,6     | 8,3        | -2,0         | 37,6              | 2,1                 | 4,2         | 12,2           | 11,8                |
| Centro-Nord                     | 4,6     | 7,3        | -3,9         | 33,1              | 3,7                 | 4,0         | 7,2            | 8,4                 |
| Italia                          | 4,9     | 7,6        | -3,4         | 34,6              | 3,3                 | 4,0         | 8,5            | 9,5                 |

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT. Indagine continua sulle forze di lavoro.

Cambiamenti in larga parte negativi, connessi con il forte rallentamento del processo di crescita che allontanano il nostro Paese dagli *standard* europei e sottendono ritardi nella realizzazione di reti infrastrutturali

materiali e immateriali, nello sviluppo del tessuto urbano, nei processi di innovazione tecnologica, nella ridefinizione del sistema di *welfare* e nel potenziamento di settori strategici come quelli dell'istruzione e della sanità. Ritardi che riguardano l'intero Paese ma che assumono caratteristiche di maggior criticità nelle regioni meridionali.

Il decennio appena trascorso, caratterizzato da una forte e lunga recessione, ha visto una profonda trasformazione del tessuto produttivo che ha comportato una ricomposizione dell'occupazione verso il lavoro dipendente, con una crescita dei rapporti di lavoro a tempo determinato e una notevole espansione degli impieghi a tempo parziale (in larga parte involontario). Si conferma la tendenza a una crescita occupazionale a «bassa intensità lavorativa»: il numero di persone occupate recupera ampiamente il livello del 2008 mentre la quantità di lavoro utilizzato è ancora decisamente inferiore. Per colmare il *gap* mancano ancora poco più di 2 miliardi di ore e 853 mila unità di lavoro a tempo pieno (ULA).

### **3.3. L'andamento del mercato del lavoro nel 2020: donne, giovani, forme contrattuali**

Il forte calo dell'occupazione nel 2020 ha fatto seguito alla crescita ininterrotta registrata nei precedenti sei anni – seppur in tendenziale rallentamento a partire dal 2017. Per effetto della pandemia gli occupati sono scesi dopo tre anni di nuovo sotto i 23 milioni (22.904 mila unità) e sotto i livelli del 2008. Contestualmente, si è registrata una forte diminuzione della disoccupazione (-271 mila, -10,5%) e un aumento particolarmente intenso degli inattivi di 15-64 anni (+567 mila, +4,3%). Tra gli inattivi l'aumento è stato particolarmente intenso per la componente più vicina al mercato del lavoro che non cercano ma vorrebbero lavorare: la zona grigia dell'inattività è aumentata del 9,6% (quasi 300 mila unità). Il tasso di attività in crescita da sei anni consecutivi si è contratto di circa un punto e mezzo dal 65,7 al 64,1%. Il tasso di occupazione, che nel 2018 e 2019 aveva raggiunto il massimo storico, scende al 58,1% (-1,0 punti percentuali rispetto al 2019) tornando in tal modo ai livelli del 2017; in calo anche il tasso di disoccupazione che si porta al 9,2% (-0,8 punti in un anno), mentre quello di inattività è salito al 35,9% (+1,6 punti).

L'analisi a livello territoriale evidenzia andamenti alquanto allineati nelle due principali circoscrizioni con un calo degli occupati nel Mezzogiorno del 2,0% a fronte del -1,9% del Centro-Nord. Ma, tuttavia, sono le donne e i giovani del Mezzogiorno a subire l'impatto occupazionale maggiore nella crisi pandemica: -3,0% a fronte del -2,4% del Centro-Nord per le donne; -6,9% a fronte del -4,4% del Centro-Nord per gli under 35. Con riguardo all'età, sono calati decisamente gli occupati delle classi d'età centrali mentre continuano a crescere gli occupati di 50 anni e più (+0,7% nel Mezzogiorno e +1,5% nel Centro-Nord). A differenza di quanto avvenuto nella doppia recessione 2008-2013, gli occupati stranieri hanno subito un calo deciso sia al Sud (-9,2% a fronte del -1,6% degli italiani) che al Centro-Nord (-5,8% a fronte del -1,4% degli italiani).

Risultati divergenti a livello territoriale si rilevano anche con riguardo alla posizione professionale. Nel Mezzogiorno flettono in misura più accentuata i dipendenti (-2,3% a fronte del -1,3% degli indipendenti), mentre nel Centro-Nord sono gli autonomi a subire il calo più intenso (-3,6% a fronte del -1,5% dei dipendenti). Si conferma nella media dell'anno la forte penalizzazione del lavoro a termine nonostante una certa ripresa delle assunzioni nel secondo semestre. I dipendenti a termine flettono dell'11,6% nel Mezzogiorno e del 13,3% nel Centro-Nord, mentre i permanenti aumentano dello 0,4% nel Mezzogiorno e dello 0,7% nel Centro-Nord (valore su cui pesa l'effetto di “distorsione” indotto dalla contabilizzazione dei cassaintegrati come occupati).

La dinamica dell'occupazione per tipologia d'orario evidenzia un più deciso calo del part time (tradizionalmente molto diffuso nel settore dei servizi, il più colpito nel corso della crisi pandemica): -4,6% la media italiana a fronte del -1,3% del calo registrato nei contratti a tempo pieno. In questo contesto il calo del tempo parziale sembra più accentuato nel Centro-Nord (-5%) rispetto al Mezzogiorno (-3,6%); una dinamica opposta rispetto alle variazioni registrate nel tempo pieno (Mezzogiorno -1,7%, Centro-Nord -1,2%).

Nell'ambito del Mezzogiorno la crisi pandemica colpisce in misura diversificata il mercato del lavoro delle regioni: Abruzzo e Campania si muovono in linea con il dato medio circoscrizionale, Puglia, Basilicata e Sicilia subiscono cali dell'occupazione più contenuti mentre Molise e, soprattutto Calabria e Sardegna registrano i risultati peggiori.

**In Campania, dopo le lievi flessioni del biennio precedente l'occupazione flette in misura più consistente. In base ai dati dell'Indagine continua sulle forze di lavoro dell'ISTAT, il numero degli occupati nella media del 2020 in Campania è risultato pari a 1 milione 616 mila unità, circa 32 mila unità in meno rispetto all'anno precedente, pari al -1,9% (-2,0% nel Mezzogiorno e -1,9% nel Centro-Nord). Il calo dell'occupazione, in Campania, coinvolge sia i maschi sia e soprattutto le donne (-3,1% per le donne a fronte del -1,3% dei maschi). Flette decisamente l'occupazione giovanile fino a 34 anni (circa 30 mila giovani occupati in meno, pari al -8,0%) mentre continuano a crescere ma con ritmi molto ridotti gli occupati con 50 anni e più (+1,5%). occupazione**

### **3.4. L'andamento della disoccupazione e dell'inattività**

Il netto calo dell'occupazione è stato accompagnato, come anticipato, da una decisa flessione delle persone in cerca di occupazione. Sono aumentati sia lo scoraggiamento nella ricerca di lavoro, sia l'incertezza per la possibilità di perderlo definitivamente. In Italia, le persone in cerca di occupazione sono nella media del 2020 2 milioni 310 mila, 271 mila in meno rispetto ad un anno prima (-10,5%). La flessione interessa entrambe le circoscrizioni con ritmi alquanto diversificati: al Sud i disoccupati flettono del 13,3% a fronte del -7,6% delle regioni del Centro-Nord. Con riguardo al genere, la disoccupazione cala più sensibilmente tra le donne (-11,4% a fronte del -9,7% degli uomini). Il dato nazionale sottende dinamiche di genere sostanzialmente simili al Sud mentre nel Centro-Nord la flessione è decisamente più accentuata per le donne.

Nella media del 2020, il tasso di disoccupazione scende al 9,2%, 0,8 punti percentuali in meno rispetto al 10% di un anno prima. Più sensibile il calo nel Mezzogiorno dove l'indicatore arriva al 15,9% (era al 17,6% nel 2019) rispetto al Centro-Nord dove si attesta al 6,5% (era al 6,8% nel 2019). Le indicazioni che emergono dall'andamento della disoccupazione esplicita sono, tuttavia, molto parziali rispetto all'impatto della crisi pandemica sulla partecipazione. Dopo il calo registrato negli ultimi sei anni, è aumentato a ritmi sostenuti il numero di inattivi di 15-64 anni (+567 mila pari al +4,3%). L'aumento degli inattivi ha interessato con maggior intensità la componente più vicina al mercato del lavoro, cioè coloro che sono disponibili a lavorare anche se non cercano: le forze lavoro potenziali sono aumentate di 217 mila unità (+7,4%). La crescita si è diffusa territorialmente concentrandosi però nelle regioni del Centro-Nord (+17,7% a fronte del +1,9% del Mezzogiorno). La crescita dell'inattività è stata molto intensa tra i giovani. La recessione ha provocato una vera e propria ondata di Neet temporanei, giovani istruiti espulsi dai tanti posti precari soppressi dalle imprese e bloccati dalle sempre maggiori difficoltà ad inserirsi in una economia che richiede nuove competenze e conoscenze nella prima parte dell'anno con un significativo recupero nel secondo semestre più consistente nel Mezzogiorno. Il fenomeno dei Neet, in continua flessione dal 2013, ha ripreso a correre (+145 mila rispetto all'anno precedente, +4,9%). L'aumento si è concentrato nelle regioni del Centro-Nord (+12,5% a fronte del -0,9% del Mezzogiorno). Nell'ambito dei Neet sono diminuiti decisamente i giovani (tra i 15 ed i 34 anni) che cercano un lavoro ed aumentati decisamente gli inattivi, soprattutto quelli con elevati titoli di studio (+9% circa per diplomati e laureati). I giovani under 35 che non studiano e non lavorano nella media del 2020 sono saliti al 36,1% nel Mezzogiorno (erano il 35,8% nel 2019) ed al 18,6% nel Centro-Nord (erano il 16,6% nel 2019).

Se, oltre ai disoccupati ufficiali, si tiene conto di coloro che cercano lavoro ma non attivamente, e delle unità virtuali in cassa integrazione guadagni a zero ore<sup>3</sup>, il tasso di disoccupazione così corretto sale nel 2020,

---

<sup>3</sup> Le ore di cassa integrazione autorizzate sono passate da circa 276 milioni nel 2019 a 4,3 miliardi nel 2020, mentre le unità virtuali a zero ore calcolate in base ad un orario medio annuo di 1700 ore sono passate dalle circa 81 mila del 2019

a livello nazionale, al 17,3% dal 13,8% del 2019. Il dato nazionale sottende un tasso di disoccupazione “corretto” del 25,4% nel Mezzogiorno (era 24,1% nel 2019) e del 13,4% nel Centro-Nord (8,8% nel 2019).

### **3.5 L’andamento del mercato del lavoro in Campania**

Il calo dell’occupazione in Campania nella media dell’anno interessa sia la componente autonoma che flette del -2,3% sia i dipendenti (-1,8%). Tra i dipendenti, in linea con la tendenza in atto nel resto del paese, il calo è ascrivibile interamente alla componente a termine (-11,8%) mentre crescono moderatamente quelli con contratto permanente (+0,7%). Dinamiche negative si rilevano per tipologia d’orario: flette il lavoro a tempo pieno (-1,5%) ed, in misura decisamente più accentuata il lavoro part time (-4,2%). Il divario tra le due tipologie di orario riflette le peculiari caratteristiche dei settori maggiormente colpiti dalla crisi pandemica in cui il tempo parziale ha un peso elevato. In calo ancora più deciso nella regione il part time involontario (-6,0% a fronte di valori intorno al -4% nel resto del paese). La quota del part time involontario scende nella regione all’80,2% restando poco al di sopra di quella media del Mezzogiorno (79,9%).

Il risultato complessivo della Campania riflette un andamento moderatamente positivo nell’industria (+1,2%) e cali sostenuti dell’occupazione agricola (-5,5%) e dei servizi (-2,6%). L’aumento dell’industria nella regione riflette un deciso aumento nell’industria in senso stretto (+4,9%) mentre continuano a flettere gli occupati nel settore delle costruzioni (-6,8%). La flessione dei servizi interessa sia il comparto commerciale e turistico (-3,2%) sia gli altri servizi (-2,4%).

---

a quasi 1,3 milioni nel 2020. Nel calcolo si considera un tasso di tiraggio del 50%, solo la metà delle ore autorizzate viene effettivamente utilizzata nel periodo di riferimento.

Tab.11. *Occupati, per sesso e classe d'età e cittadinanza (anni 2019 e 2020)*

|                                 | Totale  | Maschi  | Femmine | 15-34   | 35-49   | 50 ed oltre | Stranieri | Italiani |
|---------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-------------|-----------|----------|
| Media 2020                      |         |         |         |         |         |             |           |          |
| valori assoluti in migliaia     |         |         |         |         |         |             |           |          |
| Caserta                         | 247,9   | 163,5   | 84,4    | 54,7    | 103,7   | 89,5        | 20,8      | 227,0    |
| Benevento                       | 76,1    | 50,5    | 25,6    | 13,0    | 27,4    | 35,7        | 4,0       | 72,1     |
| Napoli                          | 802,3   | 530,6   | 271,7   | 170,9   | 316,7   | 314,7       | 62,1      | 740,2    |
| Avellino                        | 143,6   | 83,3    | 60,3    | 33,6    | 53,5    | 56,4        | 7,1       | 136,5    |
| Salerno                         | 345,7   | 216,8   | 128,9   | 77,4    | 133,6   | 134,8       | 14,0      | 331,7    |
| Campania                        | 1615,6  | 1044,7  | 570,9   | 349,6   | 634,8   | 631,1       | 108,1     | 1507,4   |
| Mezzogiorno                     | 6057,3  | 3831,1  | 2226,2  | 1.281,0 | 2.402,7 | 2.373,6     | 347,8     | 5709,4   |
| Centro-Nord                     | 16846,5 | 9449,4  | 7397,1  | 3.626,0 | 6.774,9 | 6.445,6     | 1998,3    | 14848,2  |
| Italia                          | 22903,8 | 13280,4 | 9623,3  | 4.906,9 | 9.177,7 | 8.819,2     | 2346,1    | 20557,7  |
| Media 2019 - 2020               |         |         |         |         |         |             |           |          |
| variazioni assolute in migliaia |         |         |         |         |         |             |           |          |
| Caserta                         | -11,9   | -4,9    | -7,0    | -7,5    | -0,9    | -3,5        | -2,9      | -9,1     |
| Benevento                       | -5,4    | 0,5     | -5,9    | -5,9    | -0,9    | 1,5         | 2,3       | -7,7     |
| Napoli                          | -21,4   | -8,6    | -12,8   | -18,2   | -6,2    | 3,0         | -7,1      | -14,3    |
| Avellino                        | -4,7    | -6,8    | 2,2     | -1,5    | -2,0    | -1,1        | 0,1       | -4,8     |
| Salerno                         | 11,3    | 5,9     | 5,5     | 2,8     | -1,1    | 9,6         | -6,9      | 18,3     |
| Campania                        | -32,0   | -14,0   | -18,0   | -30,4   | -11,1   | 9,6         | -14,5     | -17,5    |
| Mezzogiorno                     | -125,4  | -57,6   | -67,8   | -95,4   | -46,9   | 16,9        | -35,4     | -90,0    |
| Centro-Nord                     | -330,8  | -149,6  | -181,1  | -168,1  | -258,8  | 96,2        | -123,7    | -207,0   |
| Italia                          | -456,1  | -207,2  | -248,9  | -263,5  | -305,8  | 113,2       | -159,1    | -297,0   |
| variazioni percentuali          |         |         |         |         |         |             |           |          |
| Caserta                         | -4,6    | -2,9    | -7,7    | -11,9   | -12,1   | -0,9        | -12,0     | -3,8     |
| Benevento                       | -6,6    | 1,0     | -18,6   | -5,4    | -31,4   | -3,2        | 133,2     | -9,6     |
| Napoli                          | -2,6    | -1,6    | -4,5    | -21,4   | -9,6    | -1,9        | -10,3     | -1,9     |
| Avellino                        | -3,1    | -7,6    | 3,7     | -4,7    | -4,4    | -3,6        | 1,7       | -3,4     |
| Salerno                         | 3,4     | 2,8     | 4,4     | 11,3    | 3,8     | -0,8        | -33,1     | 5,8      |
| Campania                        | -1,9    | -1,3    | -3,1    | -8,0    | -1,7    | 1,5         | -11,8     | -1,1     |
| Mezzogiorno                     | -2,0    | -1,5    | -3,0    | -6,9    | -1,9    | 0,7         | -9,2      | -1,6     |
| Centro-Nord                     | -1,9    | -1,6    | -2,4    | -4,4    | -3,7    | 1,5         | -5,8      | -1,4     |
| Italia                          | -2,0    | -1,5    | -2,5    | -5,1    | -3,2    | 1,3         | -6,4      | -1,4     |

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT. Indagine continua sulle forze di lavoro.

Tab.12. *Occupati, per carattere dell'occupazione e tipologia d'orario (anno 2019 e 2020)*

|                                 | Totale   | Dipendenti | Indipendenti | Tempo determinato | Tempo indeterminato | Tempo pieno | Tempo parziale | di cui involontario |
|---------------------------------|----------|------------|--------------|-------------------|---------------------|-------------|----------------|---------------------|
| Media 2020                      |          |            |              |                   |                     |             |                |                     |
| valori assoluti in migliaia     |          |            |              |                   |                     |             |                |                     |
| Caserta                         | 247,9    | 203,4      | 44,5         | 38,1              | 165,3               | 213,1       | 34,7           |                     |
| Benevento                       | 76,1     | 48,6       | 27,4         | 4,8               | 43,9                | 66,1        | 10,0           |                     |
| Napoli                          | 802,3    | 612,8      | 189,5        | 103,4             | 509,4               | 665,7       | 136,6          |                     |
| Avellino                        | 143,6    | 102,2      | 41,4         | 19,0              | 83,2                | 110,5       | 33,1           |                     |
| Salerno                         | 345,7    | 254,6      | 91,1         | 56,5              | 198,2               | 291,9       | 53,8           |                     |
| Campania                        | 1.615,6  | 1221,7     | 393,8        | 1000,0            | 221,7               | 1347,3      | 268,3          | 215,2               |
| Mezzogiorno                     | 6.057,3  | 4559,3     | 1498,0       | 3641,0            | 918,2               | 4954,9      | 1102,4         | 880,5               |
| Centro-Nord                     | 16.846,5 | 13186,4    | 3660,1       | 11430,0           | 1756,4              | 13716,4     | 3130,1         | 1854,7              |
| Italia                          | 22.903,8 | 17745,6    | 5158,1       | 15071,0           | 2674,6              | 18671,3     | 4232,4         | 2735,2              |
| Media 2019 - 2020               |          |            |              |                   |                     |             |                |                     |
| variazioni assolute in migliaia |          |            |              |                   |                     |             |                |                     |
| Caserta                         | -11,9    | -4,4       | -7,5         | -1,9              | -2,6                | -7,8        | -4,1           |                     |
| Benevento                       | -5,4     | -5,4       | 0,1          | -2,6              | -2,8                | -3,8        | -1,6           |                     |
| Napoli                          | -21,4    | -16,4      | -5,1         | -12,5             | -3,9                | -11,8       | -9,6           |                     |
| Avellino                        | -4,7     | -1,9       | -2,8         | -3,6              | 1,7                 | -4,3        | -0,3           |                     |
| Salerno                         | 11,3     | 5,5        | 5,8          | -9,2              | 14,7                | 7,5         | 3,8            |                     |
| Campania                        | -32,0    | -22,6      | -9,4         | -29,8             | 7,2                 | -20,2       | -11,8          |                     |
| Mezzogiorno                     | -125,4   | 50,6       | 0,1          | -120,5            | 14,4                | -84,7       | -40,7          |                     |
| Centro-Nord                     | -330,8   | 164,1      | -22,8        | -270,6            | 74,7                | -166,2      | -164,5         |                     |
| Italia                          | -456,1   | 214,7      | -22,7        | -391,1            | 89,1                | -250,9      | -205,2         |                     |
| variazioni percentuali          |          |            |              |                   |                     |             |                |                     |
| Caserta                         | -4,6     | -2,1       | -14,4        | -4,7              | -1,5                | -3,5        | -10,6          |                     |
| Benevento                       | -6,6     | -10,1      | 0,3          | -35,5             | -6,0                | -5,4        | -13,5          |                     |
| Napoli                          | -2,6     | -2,6       | -2,6         | -10,8             | -0,8                | -1,7        | -6,6           |                     |
| Avellino                        | -3,1     | -1,8       | -6,3         | -16,0             | 2,1                 | -3,8        | -1,0           |                     |
| Salerno                         | 3,4      | 2,2        | 6,8          | -14,0             | 8,0                 | 2,6         | 7,6            |                     |
| Campania                        | -1,9     | -1,8       | -2,3         | -11,8             | 0,7                 | -1,5        | -4,2           | -6,0                |
| Mezzogiorno                     | -2,0     | -2,3       | -1,3         | -11,6             | 0,4                 | -1,7        | -3,6           | -3,9                |
| Centro-Nord                     | -1,9     | -1,5       | -3,6         | -13,3             | 0,7                 | -1,2        | -5,0           | -4,1                |
| Italia                          | -2,0     | -1,7       | -2,9         | -12,8             | 0,6                 | -1,3        | -4,6           | -4,0                |

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT. Indagine continua sulle forze di lavoro.

Tab. 13. *Variazione degli occupati tra il 2019 e il 2020 per settore di attività per area geografica (valori assoluti in migliaia e valori percentuali)*

|                                 | Totale  | Maschi  | Femmine | 15-34   | 35-49   | 50 ed oltre | Stranieri | Italiani |
|---------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-------------|-----------|----------|
| Media 2020                      |         |         |         |         |         |             |           |          |
| valori assoluti in migliaia     |         |         |         |         |         |             |           |          |
| Caserta                         | 247,9   | 163,5   | 84,4    | 54,7    | 103,7   | 89,5        | 20,8      | 227,0    |
| Benevento                       | 76,1    | 50,5    | 25,6    | 13,0    | 27,4    | 35,7        | 4,0       | 72,1     |
| Napoli                          | 802,3   | 530,6   | 271,7   | 170,9   | 316,7   | 314,7       | 62,1      | 740,2    |
| Avellino                        | 143,6   | 83,3    | 60,3    | 33,6    | 53,5    | 56,4        | 7,1       | 136,5    |
| Salerno                         | 345,7   | 216,8   | 128,9   | 77,4    | 133,6   | 134,8       | 14,0      | 331,7    |
| Campania                        | 1615,6  | 1044,7  | 570,9   | 349,6   | 634,8   | 631,1       | 108,1     | 1507,4   |
| Mezzogiorno                     | 6057,3  | 3831,1  | 2226,2  | 1.281,0 | 2.402,7 | 2.373,6     | 347,8     | 5709,4   |
| Centro-Nord                     | 16846,5 | 9449,4  | 7397,1  | 3.626,0 | 6.774,9 | 6.445,6     | 1998,3    | 14848,2  |
| Italia                          | 22903,8 | 13280,4 | 9623,3  | 4.906,9 | 9.177,7 | 8.819,2     | 2346,1    | 20557,7  |
| Media 2019 - 2020               |         |         |         |         |         |             |           |          |
| variazioni assolute in migliaia |         |         |         |         |         |             |           |          |
| Caserta                         | -11,9   | -4,9    | -7,0    | -7,5    | -0,9    | -3,5        | -2,9      | -9,1     |
| Benevento                       | -5,4    | 0,5     | -5,9    | -5,9    | -0,9    | 1,5         | 2,3       | -7,7     |
| Napoli                          | -21,4   | -8,6    | -12,8   | -18,2   | -6,2    | 3,0         | -7,1      | -14,3    |
| Avellino                        | -4,7    | -6,8    | 2,2     | -1,5    | -2,0    | -1,1        | 0,1       | -4,8     |
| Salerno                         | 11,3    | 5,9     | 5,5     | 2,8     | -1,1    | 9,6         | -6,9      | 18,3     |
| Campania                        | -32,0   | -14,0   | -18,0   | -30,4   | -11,1   | 9,6         | -14,5     | -17,5    |
| Mezzogiorno                     | -125,4  | -57,6   | -67,8   | -95,4   | -46,9   | 16,9        | -35,4     | -90,0    |
| Centro-Nord                     | -330,8  | -149,6  | -181,1  | -168,1  | -258,8  | 96,2        | -123,7    | -207,0   |
| Italia                          | -456,1  | -207,2  | -248,9  | -263,5  | -305,8  | 113,2       | -159,1    | -297,0   |
| variazioni percentuali          |         |         |         |         |         |             |           |          |
| Caserta                         | -4,6    | -2,9    | -7,7    | -12,1   | -0,9    | -3,7        | -12,0     | -3,8     |
| Benevento                       | -6,6    | 1,0     | -18,6   | -31,4   | -3,2    | 4,3         | 133,2     | -9,6     |
| Napoli                          | -2,6    | -1,6    | -4,5    | -9,6    | -1,9    | 1,0         | -10,3     | -1,9     |
| Avellino                        | -3,1    | -7,6    | 3,7     | -4,4    | -3,6    | -1,9        | 1,7       | -3,4     |
| Salerno                         | 3,4     | 2,8     | 4,4     | 3,8     | -0,8    | 7,7         | -33,1     | 5,8      |
| Campania                        | -1,9    | -1,3    | -3,1    | -8,0    | -1,7    | 1,5         | -11,8     | -1,1     |
| Mezzogiorno                     | -2,0    | -1,5    | -3,0    | -6,9    | -1,9    | 0,7         | -9,2      | -1,6     |
| Centro-Nord                     | -1,9    | -1,6    | -2,4    | -4,4    | -3,7    | 1,5         | -5,8      | -1,4     |
| Italia                          | -2,0    | -1,5    | -2,5    | -5,1    | -3,2    | 1,3         | -6,4      | -1,4     |

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT. Indagine continua sulle forze di lavoro.

### 3.6 Offerta di lavoro, disoccupazione “corretta” e scoraggiamento

Il calo dell'occupazione coincide con una decisa flessione della disoccupazione. In questo contesto decisamente più ampi sono gli squilibri che affliggono la Campania: il tasso di disoccupazione era al 20% nel 2019 e scende al 17,9% nella media del 2020. La maggiore criticità del mercato del lavoro meridionale emerge anche dalla incidenza della disoccupazione di lunga durata in lieve calo, peraltro, rispetto all'anno precedente. L'incidenza della disoccupazione di lunga durata (dodici mesi o più) flette decisamente al Centro-Nord dal 48,3% al 42,5% e in misura meno accentuata nel Mezzogiorno dal 63,3% al 60,8% nel 2020). Nelle regioni meridionali il tasso di disoccupazione di lunga durata cala dal 11,5% al 9,9% restando su valori più che tripli rispetto al Centro-Nord (2,8%).

In Campania i disoccupati da un anno e più sono circa i due terzi del totale in netto calo rispetto al 2019 mentre il tasso di disoccupazione di lunga durata è all'11,8% quasi due punti percentuali al di sopra della media del Mezzogiorno.

Lo squilibrio tra domanda ed offerta di lavoro nelle regioni del Mezzogiorno ed in Campania è ancora più ampio di quanto emerga dai dati ufficiali sulla disoccupazione anche per la ripresa nell'ultimo anno delle forze di lavoro potenziali, costituite da persone che non cercano o non cercano attivamente lavoro ma sono disponibili a lavorare o da coloro che pur cercando non sono temporaneamente disponibili. In Campania le forze lavoro potenziali sommano nel 2020 a circa 616 mila unità, circa 27 mila in più dell'anno precedente (+4,5%). Sono quindi quasi 1 milione nella regione le persone più o meno esplicitamente interessate a trovare un'occupazione e che non riescono a trovarla. Se ai disoccupati espliciti si aggiungono coloro che cercano lavoro non attivamente e le unità virtuali a zero ore in cassa integrazione guadagni il tasso di disoccupazione così corretto sale in Campania nella media del 2020 al 31,8% oltre due punti al di sopra della media delle regioni meridionali (29,1%).

Lo squilibrio del mercato del lavoro regionale, critico nel complesso, assume connotati di particolare gravità con riguardo ai giovani. Dei circa 141 mila occupati giovani tra i 15 ed i 34 anni persi tra il 2008 ed il 2014 nella regione solo 14 mila sono stati recuperati nel quinquennio di ripresa. La disoccupazione giovanile sale dal 32,4% del 2008 a valori superiori al 55,9% nel 2014 (56,0% in Campania). Negli ultimi due anni, il tasso di disoccupazione dei giovani tra i 15 ed i 24 anni flette sensibilmente sia a livello nazionale che nel Mezzogiorno mentre cala ma più moderatamente in Campania restando nella media del 2020 al 47,9% con un picco del 50,2% per le donne. Il tasso di disoccupazione giovanile scende al 43,3% nel Mezzogiorno era al 45,5% nel 2019) ed al 29,4% in Italia era al 29,2% nel 2019.

La situazione di criticità coinvolge anche i giovani di età più elevata che hanno terminato il percorso formativo. Sono circa 534 mila i giovani campani tra i 15 ed i 34 anni che non lavorano e al tempo stesso sono fuori dal sistema formativo (neet). Il 60% circa di questi giovani è diplomato o laureato. Nel corso della crisi il numero di giovani con elevato livello di istruzione che non lavora e non studia è aumentato a livello nazionale di circa il 38% (+33% nel Mezzogiorno, +35% in Campania) mentre si è contratto il numero di giovani con al massimo la scuola dell'obbligo. Dei giovani neet campani 161 mila sono in cerca di occupazione mentre 373 mila sono inattivi ma con diversi atteggiamenti nei confronti del mercato del lavoro: circa 211 mila non cercano lavoro perché ritengono che non ci siano opportunità di trovare un lavoro adeguato ma sono disponibili a lavorare mentre 162 mila non cercano e non sono disponibili lavorare.

Tab. 14 *Disoccupati espliciti, impliciti, zona grigia dell'inattività e tasso di disoccupazione corretto (valori assoluti in migliaia e valori percentuali)*

|               | Occupazione | Persone in cerca di occupazione | Zona Grigia             |                                       |                                       |        | Virtuali in cig (1) | Disoccupazi one corretta (2) | Tasso di disoccupazi one | Tasso di disoccupazi one corretto | Tasso di mancata partecipazione (3) |
|---------------|-------------|---------------------------------|-------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--------|---------------------|------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
|               |             |                                 | Cercano non attivamente | Cercano ma non disponibili a lavorare | Non cercano ma disponibili a lavorare | Totale |                     |                              |                          |                                   |                                     |
| Avellino      |             |                                 |                         |                                       |                                       |        |                     |                              |                          |                                   |                                     |
| 2008          | 150         | 16                              | 21                      | 2                                     | 11                                    | 34     | 1,9                 | 39                           | 9,7                      | 20,7                              | 22,1                                |
| 2014          | 138         | 28                              | 24                      | 3                                     | 17                                    | 44     | 2,1                 | 54                           | 16,8                     | 28,4                              | 33,5                                |
| 2019          | 148         | 25                              | 16                      | 2                                     | 20                                    | 38     | 0,9                 | 42                           | 14,5                     | 22,4                              | 28,6                                |
| Var. 2008 -14 | -11,9       | 11,8                            | 3,2                     | 0,1                                   | 6,5                                   | 9,9    | 0,3                 | 15,3                         | 7,1                      | 7,7                               | 11,4                                |
| %             | -7,9        | 73,0                            | 15,7                    | 4,5                                   | 59,2                                  | 28,9   | 13,7                | 39,5                         |                          |                                   |                                     |
| Var. 2014 -19 | 10,5        | -2,6                            | -7,6                    | -1,0                                  | 2,2                                   | -6,3   | -1,2                | -11,4                        | -2,3                     | -6,1                              | -4,8                                |
| %             | 7,7         | -9,5                            | -31,8                   | -37,9                                 | 12,8                                  | -14,4  | -56,1               | -21,2                        |                          |                                   |                                     |
| Campania      |             |                                 |                         |                                       |                                       |        |                     |                              |                          |                                   |                                     |
| 2008          | 1.671       | 418                             | 276                     | 44                                    | 319                                   | 638    | 6,8                 | 701                          | 20,0                     | 29,6                              | 33,2                                |
| 2014          | 1.561       | 434                             | 372                     | 39                                    | 295                                   | 706    | 20,5                | 826                          | 21,7                     | 34,9                              | 41,3                                |
| 2019          | 1.648       | 413                             | 293                     | 31                                    | 285                                   | 610    | 6,8                 | 713                          | 20,0                     | 30,3                              | 37,4                                |
| Var. 2008 -14 | -110,2      | 15,2                            | 96,4                    | -4,6                                  | -24,0                                 | 67,8   | 13,7                | 125,3                        | 1,7                      | 5,3                               | 8,1                                 |
| %             | -6,6        | 3,6                             | 35,0                    | -10,5                                 | -7,5                                  | 10,6   | 202,9               | 17,9                         |                          |                                   |                                     |
| Var. 2014 -19 | 86,6        | -21,1                           | -78,6                   | -7,8                                  | -9,4                                  | -95,8  | -13,7               | -113,4                       | -1,7                     | -4,6                              | -3,9                                |
| %             | 5,5         | -4,9                            | -21,1                   | -20,0                                 | -3,2                                  | -13,6  | -66,8               | -13,7                        |                          |                                   |                                     |
| Mezzogiorno   |             |                                 |                         |                                       |                                       |        |                     |                              |                          |                                   |                                     |
| 2008          | 6.432       | 1.476                           | 945                     | 159                                   | 885                                   | 1988   | 20,8                | 2.441                        | 18,7                     | 27,6                              | 29,5                                |
| 2014          | 5.856       | 1.526                           | 1240                    | 119                                   | 913                                   | 2272   | 65,4                | 2.832                        | 20,7                     | 32,8                              | 38,5                                |
| 2019          | 6.183       | 1.319                           | 1038                    | 107                                   | 849                                   | 1993   | 44,1                | 2.401                        | 17,6                     | 28,1                              | 34,0                                |
| Var. 2008 -14 | -575,8      | 49,9                            | 295,8                   | -40,4                                 | 28,8                                  | 284,2  | 44,6                | 390,3                        | 2,0                      | 5,3                               | 9,0                                 |
| %             | -9,0        | 3,4                             | 31,3                    | -25,4                                 | 3,3                                   | 14,3   | 214,5               | 16,0                         |                          |                                   |                                     |
| Var. 2014 -19 | 326,4       | -207,1                          | -202,6                  | -11,9                                 | -64,8                                 | -279,3 | -21,3               | -430,9                       | -3,1                     | -4,7                              | -4,5                                |
| %             | 5,6         | -13,6                           | -16,3                   | -10,1                                 | -7,1                                  | -12,3  | -32,5               | -15,2                        |                          |                                   |                                     |
| Centro-Nord   |             |                                 |                         |                                       |                                       |        |                     |                              |                          |                                   |                                     |
| 2008          | 16.658      | 1.536                           | 306                     | 167                                   | 490                                   | 963    | 46,4                | 1.889                        | 8,4                      | 10,2                              | 8,6                                 |
| 2014          | 16.423      | 1.710                           | 629                     | 159                                   | 591                                   | 1378   | 231,2               | 2.570                        | 9,4                      | 13,7                              | 15,1                                |
| 2019          | 17.177      | 1.263                           | 466                     | 118                                   | 502                                   | 1086   | 54,5                | 1.784                        | 6,8                      | 9,4                               | 11,4                                |
| Var. 2008 -14 | -235,6      | 174,1                           | 322,4                   | -8,7                                  | 101,3                                 | 415,0  | 184,8               | 681,2                        | 1,0                      | 3,5                               | 6,5                                 |
| %             | -1,4        | 11,3                            | 105,3                   | -5,2                                  | 20,7                                  | 43,1   | 398,5               | 36,1                         |                          |                                   |                                     |
| Var. 2014 -19 | 754,5       | -447,4                          | -162,2                  | -40,9                                 | -89,1                                 | -292,2 | -176,7              | -786,3                       | -2,6                     | -4,3                              | -3,7                                |
| %             | 4,6         | -26,2                           | -25,8                   | -25,8                                 | -15,1                                 | -21,2  | -76,4               | -30,6                        |                          |                                   |                                     |
| Italia        |             |                                 |                         |                                       |                                       |        |                     |                              |                          |                                   |                                     |
| 2008          | 23.090      | 3.012                           | 1.251                   | 326                                   | 1.375                                 | 2.952  | 67                  | 4.330                        | 11,5                     | 15,8                              | 15,6                                |
| 2014          | 22.279      | 3.236                           | 1.869                   | 277                                   | 1.505                                 | 3.651  | 297                 | 5.402                        | 12,7                     | 19,7                              | 22,8                                |
| 2019          | 23.360      | 2.582                           | 1.504                   | 224                                   | 1.351                                 | 3.079  | 99                  | 4.184                        | 10,0                     | 15,2                              | 18,8                                |
| Var. 2008 -14 | -811,4      | 224,0                           | 618,1                   | -49,1                                 | 130,1                                 | 699,2  | 229,4               | 1071,5                       | 1,1                      | 3,9                               | 7,2                                 |
| %             | -3,5        | 7,4                             | 49,4                    | -15,0                                 | 9,5                                   | 23,7   | 341,6               | 24,7                         |                          |                                   |                                     |
| Var. 2014 -19 | 1080,9      | -654,5                          | -364,8                  | -52,9                                 | -153,9                                | -571,5 | -198,0              | -1217,2                      | -2,7                     | -4,5                              | -4,0                                |
| %             | 4,9         | -20,2                           | -19,5                   | -19,1                                 | -10,2                                 | -15,7  | -66,7               | -22,5                        |                          |                                   |                                     |

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT. Indagine continua sulle forze di lavoro.

Tab. 15. *Tasso di disoccupazione totale, di lunga durata, giovanile e tasso di mancata partecipazione 2008, 2014, 2019 e 2020 per area geografica*

| Regioni e circoscrizioni | Tasso di disoccupazione |      |      |      | Tasso di disoccupazione di lunga durata |      |      |      | Tasso di disoccupazione giovanile (15-24 anni) |      |      |      | Tasso di mancata partecipazione |      |      |      |
|--------------------------|-------------------------|------|------|------|---|------|------|------|--|------|------|------|---------------------------------|------|------|------|
|                          | 2008                    | 2014 | 2019 | 2020 | 2008                                    | 2014 | 2019 | 2020 | 2008   | 2014 | 2019 | 2020 | 2008                            | 2014 | 2019 | 2020 |
| Caserta                  | 10,4                    | 21,5 | 18,4 | 16,9 | 5,9                                     | 15,7 | 13,3 | 11,4 | 38,3   | 67,4 | 46,0 | 49,2 | 37,7                            | 45,1 | 38,9 | 40,2 |
| Benevento                | 10,0                    | 16,7 | 10,5 | 11,4 | 5,7                                     | 12,5 | 7,4  | 7,2  | 28,1   | 46,1 | 25,3 | 42,5 | 27,1                            | 40,0 | 27,8 | 29,8 |
| Napoli                   | 13,9                    | 24,6 | 23,3 | 21,5 | 7,9                                     | 18,2 | 17,7 | 14,8 | 33,2   | 57,0 | 53,4 | 52,8 | 36,8                            | 44,0 | 41,1 | 40,9 |
| Avellino                 | 9,7                     | 16,8 | 14,5 | 14,4 | 5,5                                     | 9,6  | 8,1  | 6,6  | 24,5   | 51,8 | 28,9 | 32,6 | 22,1                            | 33,5 | 28,6 | 28,7 |
| Salerno                  | 12,3                    | 17,5 | 17,2 | 12,6 | 7,0                                     | 11,0 | 11,1 | 7,0  | 30,6   | 49,7 | 35,7 | 37,9 | 25,7                            | 33,9 | 31,9 | 28,5 |
| Campania                 | 12,5                    | 21,7 | 20,0 | 17,9 | 7,1                                     | 15,3 | 14,1 | 11,8 | 32,4   | 56,0 | 46,6 | 47,9 | 33,2                            | 41,3 | 37,4 | 37,0 |
| Mezzogiorno              | 12,0                    | 20,7 | 17,6 | 15,9 | 6,5                                     | 14,0 | 11,5 | 9,9  | 33,6   | 55,9 | 45,5 | 43,3 | 29,5                            | 38,5 | 34,0 | 33,4 |
| Centro-Nord              | 4,5                     | 9,4  | 6,8  | 6,5  | 1,7                                     | 5,3  | 3,3  | 2,8  | 14,4   | 35,5 | 21,2 | 23,1 | 8,6                             | 15,1 | 11,4 | 12,0 |
| Italia                   | 6,7                     | 12,7 | 10,0 | 9,2  | 3,1                                     | 7,8  | 5,7  | 4,8  | 21,2   | 42,7 | 29,2 | 29,4 | 15,6                            | 22,8 | 18,8 | 18,9 |

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT. Indagine continua sulle forze di lavoro.

In Campania il numero dei neet è tornato sostanzialmente ai livelli pre-crisi dopo esser salito intorno ai 600 mila nel biennio 2013-14. L'incidenza dei neet sul totale della popolazione in età corrispondente era nel 2020 al 38,7% su livelli decisamente superiore a quella media del Mezzogiorno (36,1%) in graduale discesa rispetto ai valori sopra il 40% raggiunti al culmine della crisi.

Il fenomeno neet è particolarmente grave nelle province di Napoli e di Caserta (42% e 39,3% della popolazione con la stessa età rispettivamente) mentre è relativamente più bassa nella provincia di Avellino (24,9%). Sono 24 mila i giovani in provincia di Avellino che non lavorano e non studiano di questi 9 mila cercano lavoro e ben 15 sono inattivi. Circa il 50% degli inattivi, tuttavia, non cerca lavoro ma è disponibile a lavorare.

Tab. 16. *Giovani Neet di 15-34 anni per circoscrizione, regione e province della Campania per condizione professionale e titolo di studio nel 2020 (giovani non occupati e non in istruzione e formazione)*

| Area geografica                        | Totale | In cerca di occupazione | Inattivi        |                         |                               | Nessun titolo Licenza elementare | Terza media | Diploma | Laurea |
|--|--------|-------------------------|-----------------|-------------------------|-------------------------------|----------------------------------|-------------|---------|--------|
|  |        |                         | Totale Inattivi | Forze lavoro potenziali | Non cercano e non disponibili |                                  |             |         |        |
| valori assoluti in migliaia            |        |                         |                 |                         |                               |                                  |             |         |        |
| Caserta                                | 89     | 24                      | 65              | 41                      | 24                            | 3                                | 39          | 36      | 12     |
| Benevento                              | 23     | 5                       | 18              | 10                      | 8                             | 1                                | 5           | 15      | 3      |
| Napoli                                 | 314    | 99                      | 214             | 120                     | 94                            | 10                               | 124         | 146     | 33     |
| Avellino                               | 24     | 9                       | 14              | 7                       | 7                             | 1                                | 6           | 14      | 3      |
| Salerno                                | 85     | 23                      | 62              | 32                      | 29                            | 3                                | 23          | 48      | 11     |
| Campania                               | 534    | 161                     | 373             | 211                     | 162                           | 17                               | 196         | 259     | 62     |
| Mezzogiorno                            | 1.648  | 494                     | 1.154           | 660                     | 495                           | 52                               | 591         | 816     | 189    |
| Centro-Nord                            | 1.437  | 465                     | 972             | 352                     | 620                           | 42                               | 479         | 689     | 227    |
| Italia                                 | 3.085  | 959                     | 2.126           | 1.012                   | 1.114                         | 95                               | 1.070       | 1.505   | 416    |
| incidenza sul totale della popolazione |        |                         |                 |                         |                               |                                  |             |         |        |
| Caserta                                | 39,3   | 10,4                    | 28,8            | 18,4                    | 10,5                          | 85,9                             | 42,1        | 35,8    | 37,8   |
| Benevento                              | 37,6   | 8,4                     | 29,1            | 16,3                    | 12,9                          | 100,0                            | 26,6        | 44,0    | 30,0   |
| Napoli                                 | 42,0   | 13,3                    | 28,7            | 16,1                    | 12,6                          | 66,1                             | 41,3        | 44,1    | 33,9   |
| Avellino                               | 24,9   | 10,0                    | 14,9            | 7,3                     | 7,6                           | 37,7                             | 21,9        | 27,5    | 19,8   |
| Salerno                                | 33,2   | 9,1                     | 24,1            | 12,6                    | 11,5                          | 75,1                             | 31,5        | 35,3    | 26,3   |
| Campania                               | 38,7   | 11,7                    | 27,0            | 15,3                    | 11,8                          | 68,4                             | 38,5        | 39,7    | 31,6   |
| Mezzogiorno                            | 36,1   | 10,8                    | 25,3            | 14,4                    | 10,8                          | 65,8                             | 35,3        | 37,3    | 29,4   |
| Centro-Nord                            | 18,6   | 6,0                     | 12,6            | 4,6                     | 8,0                           | 50,8                             | 18,9        | 19,2    | 14,7   |
| Italia                                 | 25,1   | 7,8                     | 17,3            | 8,2                     | 9,1                           | 58,2                             | 25,4        | 26,1    | 19,0   |
| composizione %                         |        |                         |                 |                         |                               |                                  |             |         |        |
| Caserta                                | 100,0  | 26,5                    | 73,5            | 46,8                    | 26,7                          | 2,8                              | 43,5        | 40,4    | 13,3   |
| Benevento                              | 100,0  | 22,4                    | 77,6            | 43,3                    | 34,2                          | 3,8                              | 21,2        | 63,2    | 11,8   |
| Napoli                                 | 100,0  | 31,7                    | 68,3            | 38,2                    | 30,0                          | 3,2                              | 39,5        | 46,7    | 10,7   |
| Avellino                               | 100,0  | 40,2                    | 59,8            | 29,4                    | 30,4                          | 3,5                              | 25,2        | 58,8    | 12,6   |
| Salerno                                | 100,0  | 27,4                    | 72,6            | 38,0                    | 34,6                          | 3,0                              | 27,1        | 56,8    | 13,1   |
| Campania                               | 100,0  | 30,1                    | 69,9            | 39,5                    | 30,4                          | 3,1                              | 36,7        | 48,5    | 11,6   |
| Mezzogiorno                            | 100,0  | 30,0                    | 70,0            | 40,0                    | 30,0                          | 3,2                              | 35,8        | 49,5    | 11,5   |
| Centro-Nord                            | 100,0  | 32,4                    | 67,6            | 24,5                    | 43,1                          | 2,9                              | 33,3        | 47,9    | 15,8   |
| Italia                                 | 100,0  | 31,1                    | 68,9            | 32,8                    | 36,1                          | 3,1                              | 34,7        | 48,8    | 13,5   |

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT. Indagine continua sulle forze di lavoro.

### 3.7 L'andamento del mercato del lavoro nelle province campane con particolare riguardo a quella di Avellino

Il mercato del lavoro della regione Campania presenta al suo interno caratteristiche molto differenziate. In prima approssimazione si individuano due aree fortemente differenziate: aree urbane con forte concentrazione di domanda e offerta di lavoro caratterizzate da forti squilibri, e aree costiere e aree interne meno urbanizzate e con squilibri più contenuti. In questo contesto la provincia Avellino negli indicatori ufficiali presenta minori squilibri tra domanda ed offerta di lavoro probabilmente per fattori demografici e per una struttura economica ancora caratterizzata da quote elevate dell'agricoltura e dell'industria. In particolare il tasso di occupazione è più alto (51,5% nel 2020) sia rispetto al dato medio regionale (40,9%) che a quello del Mezzogiorno (44,3%) e relativamente stabile nel corso del periodo analizzato (era al 51,6% nel 2008 per scendere al 47,8% nel 2014 e risalire al 52,1% nel 2019 prima della crisi pandemica). Nella provincia il tasso di occupazione è più elevato anche per i giovani e per le donne rispetto ai valori particolarmente bassi della regione (35,6% nel 2020 rispetto al 25,3% della media regionale per i giovani under 35 e 43,9% rispetto al 28,7% della regione per le donne in età da lavoro). Il tasso di disoccupazione è sensibilmente più basso anche se in crescita negli ultimi anni, come ed ancora di più il tasso di disoccupazione giovanile intorno al 30% come il tasso di mancata partecipazione che tiene conto anche di coloro che non cercano lavoro ma sono disponibili a lavorare di circa 9 punti inferiore a quello medio campano e 5 - 6 punti più basso rispetto a quello medio delle regioni meridionali.

Tab. 17 - Tasso di occupazione per classe d'età. 2008, 2014, 2019, 2020

|                         | 2.008      |            |            | 2.014      |            |            | 2.019      |            |            | 2.020      |            |            |
|-------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|                         | 15-34 anni | 35-64 anni | 15-64 anni | 15-34 anni | 35-64 anni | 15-64 anni | 15-34 anni | 35-64 anni | 15-64 anni | 15-34 anni | 35-64 anni | 15-64 anni |
| <b>maschi e femmine</b> |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| Caserta                 | 24,5       | 48,1       | 38,6       | 23,0       | 46,3       | 37,1       | 27,2       | 49,1       | 41,0       | 24,2       | 47,5       | 39,0       |
| Benevento               | 37,7       | 60,3       | 49,0       | 23,3       | 47,6       | 38,5       | 29,6       | 51,2       | 43,5       | 20,8       | 52,2       | 41,1       |
| Napoli                  | 34,6       | 47,3       | 39,7       | 22,5       | 45,8       | 37,0       | 24,8       | 47,1       | 38,8       | 22,9       | 46,5       | 37,9       |
| Avellino                | 43,7       | 59,3       | 51,6       | 33,5       | 55,5       | 47,8       | 36,9       | 60,3       | 52,1       | 35,6       | 60,0       | 51,5       |
| Salerno                 | 40,3       | 57,2       | 47,9       | 27,6       | 53,4       | 44,0       | 29,7       | 52,9       | 44,9       | 30,3       | 55,9       | 46,8       |
| <b>Campania</b>         | 31,6       | 49,8       | 42,4       | 24,3       | 48,1       | 39,2       | 27,1       | 49,7       | 41,5       | 25,3       | 49,7       | 40,9       |
| <b>Mezzogiorno</b>      | 35,8       | 52,7       | 46,0       | 26,6       | 50,4       | 41,8       | 29,5       | 53,0       | 44,8       | 28,0       | 52,9       | 44,3       |
| <b>Centro-Nord</b>      | 59,8       | 68,6       | 65,6       | 47,0       | 70,6       | 63,3       | 49,0       | 74,5       | 66,6       | 46,8       | 73,8       | 65,4       |
| <b>ITALIA</b>           | 50,3       | 63,2       | 58,6       | 39,1       | 63,8       | 55,7       | 41,7       | 67,3       | 59,0       | 39,8       | 66,8       | 58,1       |
| <b>maschi</b>           |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| Caserta                 | 30,4       | 70,0       | 54,5       | 28,9       | 61,4       | 48,0       | 33,8       | 65,8       | 53,9       | 31,2       | 64,3       | 51,9       |
| Benevento               | 42,9       | 74,1       | 60,6       | 31,6       | 65,0       | 51,9       | 32,3       | 63,2       | 52,1       | 24,0       | 70,1       | 53,8       |
| Napoli                  | 43,0       | 68,5       | 55,9       | 27,9       | 62,9       | 49,4       | 31,6       | 64,0       | 51,6       | 28,5       | 64,4       | 50,9       |
| Avellino                | 57,4       | 79,1       | 67,6       | 39,8       | 72,4       | 61,3       | 43,0       | 74,0       | 62,5       | 42,8       | 68,7       | 59,0       |
| Salerno                 | 48,7       | 74,9       | 61,8       | 31,1       | 69,0       | 54,9       | 36,6       | 68,5       | 56,9       | 39,2       | 70,1       | 58,7       |
| <b>Campania</b>         | 40,6       | 70,1       | 57,9       | 29,6       | 64,7       | 51,2       | 33,7       | 65,8       | 53,8       | 31,7       | 66,0       | 53,3       |
| <b>Mezzogiorno</b>      | 45,3       | 71,6       | 61,0       | 32,2       | 65,9       | 53,4       | 36,2       | 68,1       | 56,6       | 34,7       | 68,2       | 56,3       |
| <b>Centro-Nord</b>      | 66,3       | 79,7       | 75,2       | 51,6       | 79,7       | 70,8       | 53,8       | 83,5       | 74,1       | 52,3       | 82,7       | 73,0       |
| <b>ITALIA</b>           | 58,0       | 77,0       | 70,1       | 44,0       | 75,1       | 64,7       | 47,2       | 78,4       | 68,0       | 45,8       | 77,9       | 67,2       |
| <b>femmine</b>          |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| Caserta                 | 18,6       | 27,1       | 23,0       | 16,8       | 32,2       | 26,3       | 20,5       | 32,9       | 28,4       | 16,9       | 31,5       | 26,3       |
| Benevento               | 32,5       | 46,3       | 37,4       | 14,2       | 31,1       | 25,0       | 26,9       | 39,2       | 34,8       | 17,7       | 34,2       | 28,3       |
| Napoli                  | 26,1       | 27,5       | 24,2       | 17,0       | 29,8       | 25,1       | 17,7       | 31,4       | 26,5       | 17,2       | 29,8       | 25,4       |
| Avellino                | 30,7       | 39,4       | 35,4       | 27,6       | 38,1       | 34,3       | 29,9       | 47,5       | 41,7       | 27,3       | 51,8       | 43,9       |
| Salerno                 | 31,7       | 40,3       | 34,1       | 24,0       | 38,4       | 33,3       | 22,2       | 38,3       | 32,9       | 20,8       | 42,2       | 34,8       |
| <b>Campania</b>         | 22,5       | 30,5       | 27,3       | 18,9       | 32,5       | 27,5       | 20,2       | 34,5       | 29,4       | 18,5       | 34,2       | 28,7       |
| <b>Mezzogiorno</b>      | 26,1       | 34,6       | 31,3       | 20,8       | 35,6       | 30,3       | 22,5       | 38,6       | 33,2       | 20,8       | 38,3       | 32,5       |
| <b>Centro-Nord</b>      | 53,2       | 57,6       | 56,1       | 42,3       | 61,8       | 55,9       | 44,0       | 65,8       | 59,2       | 41,0       | 65,1       | 57,8       |
| <b>ITALIA</b>           | 42,5       | 49,8       | 47,2       | 34,0       | 52,9       | 46,8       | 35,9       | 56,6       | 50,1       | 33,5       | 56,1       | 49,0       |

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT. Indagine continua sulle forze di lavoro.

Per quanto lunga e pervasiva, la crisi non ha inciso allo stesso modo nelle province campane così come la ripresa ha manifestato intensità differenziate nelle diverse province che si discostano sensibilmente dalla

media regionale: nel periodo di crisi Benevento si caratterizza per il risultato di gran lunga peggiore (-23,1%) seguito a distanza da Avellino e Salerno (-7,9% e -7,1% rispettivamente tra il 2008 ed il 2014). Meno rovinoso l'impatto della crisi per le province di Napoli (-5,8%) e soprattutto di Caserta (-1,1%). Nella fase di ripresa è sempre Caserta a distinguersi in positivo (+11,3% tra il 2014 ed il 2019) unica provincia con livelli di occupazione significativamente più alti rispetto al 2008. Vicino ai livelli pre-crisi Avellino dove gli occupati aumentano del 7,7% tra il 2014 ed il 2019 mentre le province di Napoli e, soprattutto di Benevento restano lontane dai livelli di occupazione del 2008.

L'andamento relativamente positivo nella provincia di Avellino è connesso in buona parte al forte incremento dell'occupazione agricola e dei servizi, positiva anche la dinamica dell'industria nonostante il calo dell'edilizia. La provincia recupera circa 11 mila dei 12 mila posti di lavoro persi nel corso della lunga recessione. Il calo dell'occupazione colpisce in modo particolare gli uomini ed i giovani under 35: dei circa 13 mila posti di lavoro di giovani tra i 15 e 34 anni persi tra il 2008 ed il 2014 ne vengono recuperati nel quinquennio successivo solo 2mila. A livello settoriale il pressoché totale recupero dell'occupazione nella provincia di Avellino è in larga parte ascrivibile alla crescita dell'agricoltura (+4mila unità, +54%) e dei servizi (+4mila unità, +4,7%) mentre l'industria recupera negli anni di ripresa meno della metà dei posti di lavoro persi nel corso della crisi.

Il contenuto calo dei servizi nel corso della crisi nella regione è ascrivibile alla sostanziale tenuta dell'occupazione nelle province di Caserta, Napoli e Salerno in netto calo invece Avellino (-9%) e, soprattutto, Benevento (-31%). Nell'ambito dei servizi in forte calo tra il 2008 ed il 2014 gli occupati nella pubblica amministrazione in tutte le province ma in misura molto più accentuata nelle province di Avellino e Benevento mentre istruzione e sanità esibiscono una maggior tenuta, peraltro, attribuibile agli andamenti decisamente positivi di Caserta e Napoli. Nella fase di ripresa l'occupazione della pubblica amministrazione resta sostanzialmente stabile sui livelli del 2014 riflettendo, peraltro, aumenti consistenti nelle province di Caserta, Benevento e Salerno ed ulteriori forti flessioni nelle province di Napoli ed Avellino. Nella provincia il complessivo andamento positivo dei servizi nella fase di ripresa è dovuto principalmente ai trasporti, ai servizi di informazione e comunicazione, alle attività finanziarie e creditizie ed al comparto alloggio e ristorazione. Evoluzione positiva per una provincia che si caratterizza per un relativo sottodimensionamento del settore terziario in particolare nelle attività di servizio alle imprese e nel turismo.

Nel 2020 l'impatto della crisi pandemica sul mercato del lavoro si fa sentire in tutte le province campane con l'eccezione di Salerno dove gli occupati crescono del 3,4%. Cali intensi interessano le province di Caserta (-4,6%) e Benevento (-6,6%) e più contenuti Avellino (-3,1%) e Napoli (-2,6%).

La flessione dell'occupazione nella provincia di Avellino in controtendenza rispetto alla media regionale e del resto del paese interessa l'agricoltura (-16,8%) e l'industria (-16,8%) mentre i servizi continuano a crescere (+5,5%). Nell'ambito dei servizi crescono sia il comparto commerciale e turistico (+3%) sia ed in misura più accentuata gli altri servizi (+6,7%). Il deciso calo dell'industria sottende flessioni consistenti sia nell'industria in senso stretto (-15,9%) sia nelle costruzioni (-18,8%).

Come sopra rilevato nel 2020 la disoccupazione flette notevolmente a livello nazionale, nel Mezzogiorno e nella regione Campania. Il dato regionale tuttavia è sintesi di cali decisi nelle province di Napoli, Caserta e Salerno mentre i disoccupati restano sostanzialmente sui livelli dell'anno precedente nelle province di Benevento ed Avellino. Nel 2020 il tasso di disoccupazione più elevato si rileva in provincia di Napoli (21,5%) ed il più basso in quella di Benevento (11,4%). Su livelli moderatamente elevati anche Caserta ed Avellino (16,9% e 14,4% rispettivamente). Nella provincia di Avellino il tasso di disoccupazione è sostanzialmente stabile tra il 14 ed il 15% negli ultimi cinque anni. Particolarmente elevata è la disoccupazione giovanile (15 – 24 anni) nella regione ed in aumento nel 2020 in controtendenza con il resto delle regioni meridionali. Il tasso di disoccupazione più elevato si rileva in provincia di Napoli (52,8%) in calo, peraltro, rispetto al 2019 (53,4%). I tassi di disoccupazione giovanile più bassi si rilevano nelle province di Salerno e, soprattutto, Avellino, tuttavia in decisa crescita rispetto al 2019 (dal 35,7% al 37,9% in provincia di Salerno e dal 28,9% al 32,6% in provincia di Avellino).

### 3.8 La domanda di lavoro secondo i programmi occupazionali delle imprese rilevati dal sistema delle Camere di Commercio

L'emergenza sanitaria, come era prevedibile, ha inciso sensibilmente anche sui programmi di assunzione delle imprese. Il numero complessivo di entrate programmato per il 2020 appare infatti in calo di circa il 30% rispetto al 2019. Come evidenziato per gli altri indicatori, il calo è stato più intenso nei mesi del *lockdown*, per poi attenuarsi nella parte centrale dell'anno, e nuovamente accentuarsi negli ultimi mesi del 2020 con la "seconda ondata" dell'epidemia. È diminuita decisamente nell'anno anche la quota di imprese che ha manifestato l'intenzione di assumere personale dipendente, passando dal 59% del 2019 al 46% del 2020. La flessione della domanda, peraltro, non ha impedito un ulteriore aumento delle difficoltà di reperimento che salgono da circa il 26 al 30% delle figure richieste. Anche in questa fase è proseguita la polarizzazione del profilo professionale delle entrate: è aumentata la quota di dirigenti, specialisti e tecnici e di operai specializzati, mentre è calata quella delle figure intermedie. Si è confermata molto ampia la domanda di competenze digitali, *green* e trasversali. La difficoltà di reperimento è molto elevata per le figure specialistiche e tecniche e per le figure operaie specializzate, interessando circa il 40% del totale delle entrate previste. Nel dettaglio, le figure più difficili da reperire sono gli specialisti di saldatura elettrica, i tecnici programmatori e gli agenti immobiliari. Particolarmente elevata è la richiesta di *soft skill* da parte delle imprese, in particolare della flessibilità e capacità di adattamento (fino al 95% delle figure in entrata). La capacità "tecnica" più richiesta è invece il possesso di competenze digitali (60% del totale). Con riguardo alle tipologie contrattuali rimane prevalente il ricorso alle forme contrattuali a termine mentre la quota di entrate a tempo indeterminato (nel complesso pari al 22% del totale) è più elevata per le professioni specialistiche, per gli operai specializzati, i tecnici e gli impiegati.

Tab. 18. Entrate previste dalle imprese nel 2019 e 2020 per difficoltà di reperimento, percentuale di laureati, ripartizione geografica, regione e province

|             | 2019                   |                                   |               | 2020                   |                                   |               | var. %<br>2019-20 |
|-------------|------------------------|-----------------------------------|---------------|------------------------|-----------------------------------|---------------|-------------------|
|             | Entrate<br>complessive | % difficoltà<br>di<br>reperimento | % di laureati | Entrate<br>complessive | % difficoltà<br>di<br>reperimento | % di laureati |                   |
| Italia      | 4.615.200              | 26                                | 13            | 3.242.310              | 30                                | 14            | -29,7             |
| Nord ovest  | 1.393.000              | 28                                | 16            | 978.240                | 31                                | 17            | -29,8             |
| Nord est    | 1.105.800              | 32                                | 10            | 754.610                | 35                                | 11            | -31,8             |
| Centro      | 938.600                | 25                                | 13            | 649.960                | 28                                | 15            | -30,8             |
| Mezzogiorno | 1.177.800              | 21                                | 11            | 859.500                | 25                                | 12            | -27,0             |
| Campania    | 372.020                | 20                                | 12            | 266.450                | 26                                | 13            | -28,4             |
| Caserta     | 53.010                 | 21                                | 12            | 40.460                 | 25                                | 14            | -23,7             |
| Benevento   | 15.630                 | 19                                | 13            | 11.110                 | 26                                | 11            | -28,9             |
| Napoli      | 199.200                | 20                                | 13            | 139.120                | 27                                | 14            | -30,2             |
| Avellino    | 22.390                 | 23                                | 10            | 16.540                 | 27                                | 10            | -26,1             |
| Salerno     | 81.790                 | 19                                | 8             | 59.220                 | 23                                | 10            | -27,6             |

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati Unioncamere - ANPAL, Sistema Informativo Excelsior, 2020

I settori nei quali è più alta la quota di imprese che prevede assunzioni sono Sanità, assistenza sociale e servizi sanitari privati (64%), industrie chimiche, farmaceutiche e petrolifere (62%) e Public utilities (energia elettrica, gas, acqua, ambiente) (62%). Nel 2019 le quote più elevate riguardavano i Servizi di alloggio, ristorazione e turistici (78%), i Servizi di trasporto, la logistica e il magazzinaggio (72%), le Public utilities (energia elettrica, gas, acqua, ambiente) (71%), le Industrie chimiche, farmaceutiche e petrolifere (71%) e la Sanità, assistenza sociale e servizi sanitari privati (71%).

Le competenze trasversali (*soft skill*) restano quelle con le indicazioni più elevate, oltre ad essere le più diffusamente richieste. Le competenze *green* sono ritenute importanti per circa il 40% dei candidati, con un valore superiore al 50% nel caso dei laureati in ingegneria industriale. Le competenze digitali e informatiche sono importanti soprattutto per i laureati e i diplomati; quelle relative alle tecnologie e applicazioni “4.0” sono più importanti per gli indirizzi di studio orientati all’industria e all’informatica<sup>4</sup>.

Il calo della domanda di lavoro è diffuso territorialmente ed è leggermente più accentuato nelle regioni del Centro-Nord (-30,7% a fronte del -27% del Mezzogiorno. In tutte le ripartizioni, peraltro, aumentano le difficoltà di reperimento. Il Mezzogiorno, tradizionalmente su livelli meno elevati, registra tuttavia un aumento relativamente più accentuato delle difficoltà di reperimento che passano dal 21 al 25% delle entrate previste mentre nel Centro Nord salgono dal 28,5 al 31,5%. La tendenza verso una maggiore qualificazione del personale emerge anche dalla crescita della percentuale di laureati richiesta dal 13 al 14%. La dinamica crescente interessa tutte le ripartizioni.

Nell’ambito del Mezzogiorno la regione Campania evidenzia un calo della domanda di poco più elevato (-28,4%) essenzialmente ascrivibile alle province di Napoli e Benevento. La flessione della domanda in Provincia di Avellino è sostanzialmente in linea con il dato meridionale (-26,1%).

Le difficoltà di reperimento a livello regionale aumentano decisamente passando dal 20 al 26% delle figure richieste. Su livelli sia pur di poco superiori si colloca la provincia di Avellino (27%) che già nel 2029 evidenziava valori superiori alla media regionale (23%). La tendenza verso una maggiore qualificazione del personale nella regione emerge anche dalla crescita della percentuale di laureati richiesta dal 12 al 13%. La dinamica crescente interessa le province di Caserta e Napoli mentre resta invariata e su livelli più bassi nella provincia di Avellino (10%).

L’analisi per grandi gruppi professionali conferma la moderata tendenza verso figure più specialistiche sia con riferimento ai gruppi di più alta qualificazione sia con riguardo alle qualifiche operaie. Flettono le qualifiche impiegatizie ed il personale non qualificato. A livello territoriale le qualifiche altamente cognitive sono relativamente più richieste nel Nord-Ovest e nel Centro Italia mentre per converso qualifiche impiegatizie e professioni commerciali sono più richieste nel Nord-Est e nel Mezzogiorno. Circa il 28% delle richieste è orientato verso giovani sotto i 30 anni con valori alquanto simili a livello territoriale ma leggermente più elevati al Nord del paese. Circa il 21% delle richieste dove il genere ha importanza è orientato verso le donne nel Nord Italia e il 19% nel Mezzogiorno. La domanda di personale immigrato è vicina al 14% del totale delle richieste con valori più elevati al Centro-Nord circa il 15% a fronte dell’11% del Mezzogiorno. La Campania presenta una quota di domanda di figure altamente cognitive superiore rispetto alla media meridionale (18,4% a fronte del 17,1% del Mezzogiorno) attribuibile essenzialmente alle province di Caserta e Napoli con valori intorno al 20%. Su valori relativamente bassi si colloca Avellino (14,9%) che vede invece una forte concentrazione nelle qualifiche operaie specializzate e conduttori di impianti e macchine (41,7% a fronte del 34,6% della Campania e del 31,7% del Mezzogiorno). Il dato conferma le caratteristiche più manifatturiere del territorio provinciale per converso sottodimensionato come funzioni urbane e del terziario avanzato. Minore nella regione in linea con la media meridionale è la domanda verso giovani under 30 (25,2%) su livelli di poco superiori si colloca Avellino (26%). Circa il 18% delle richieste dove il genere ha importanza è orientato verso le donne nella regione su livelli significativamente più bassi rispetto al dato del Mezzogiorno mentre Avellino si colloca su valori più elevati (20%). La domanda di personale immigrato nel 2020 nella regione è al 12% del totale delle richieste con valori di poco più elevati rispetto al Mezzogiorno. Il dato regionale è alquanto differenziato a livello provinciale con Napoli e Salerno vicini al 13% e Benevento ed Avellino sotto il 10%.

Tab. 19. *Entrate previste dalle imprese nel 2020 per grande gruppo professionale, età, genere, immigrati, ripartizione geografica, regione e province (quote % sul totale)*

<sup>4</sup> Cfr. Unioncamere, Excelsior informa i programmi occupazionali delle imprese rilevati dal sistema delle camere di commercio. Bollettino 2020.

|             | Entrate<br>complessive | Dirigenti,<br>professioni<br>specialistiche<br>e tecnici | Impiegati,<br>professioni<br>commerciali<br>e nei servizi | Operai<br>specializzati<br>e conduttori<br>di impianti<br>e macchine | Professioni<br>non<br>qualificate | fino a 29<br>anni | donne | personale<br>immigrato |
|-------------|------------------------|--|---|--|-----------------------------------|-------------------|-------|------------------------|
| Italia      | 3.242.310              | 20,4   | 35,2  | 30,0   | 14,4                              | 28,1              | 20,6  | 13,9                   |
| Nord ovest  | 978.240                | 24,9   | 32,9  | 28,1   | 14,1                              | 29,7              | 21,4  | 14,8                   |
| Nord est    | 754.610                | 17,1   | 36,4  | 32,3   | 14,2                              | 29,6              | 21,6  | 15,4                   |
| Centro      | 649.960                | 21,9   | 34,6  | 28,0   | 15,5                              | 27,4              | 20,7  | 14,5                   |
| Mezzogiorno | 859.500                | 17,1   | 37,1  | 31,7   | 14,1                              | 25,4              | 19,0  | 11,1                   |
| Campania    | 266.450                | 18,4   | 33,3  | 34,6   | 13,8                              | 25,2              | 17,5  | 12,0                   |
| Caserta     | 40.460                 | 19,5   | 35,3  | 32,9   | 12,3                              | 25,5              | 18,1  | 11,0                   |
| Benevento   | 11.110                 | 16,5   | 31,1  | 40,6   | 11,8                              | 22,1              | 20,3  | 9,4                    |
| Napoli      | 139.120                | 20,8   | 33,3  | 32,8   | 13,1                              | 26,4              | 16,6  | 12,7                   |
| Avellino    | 16.540                 | 14,9   | 30,7  | 41,7   | 12,7                              | 26,0              | 20,2  | 9,4                    |
| Salerno     | 59.220                 | 13,3   | 32,8  | 36,8   | 17,1                              | 22,6              | 17,8  | 12,5                   |

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati Unioncamere - ANPAL, Sistema Informativo Excelsior, 2020

Con riguardo al livello d'istruzione oltre un terzo delle entrate complessive riguarda i diplomati della scuola superiore circa il 14% i laureati e il 2,6% l'istruzione tecnica. Circa il 50% si concentra sui diplomi professionali e sui senza titoli di studio. Al riguardo un'indagine più approfondita che tiene conto della poco diffusa percezione dell'innalzamento dell'obbligo scolastico<sup>5</sup> tende ad aumentare il peso dei diplomi professionali triennali ad un terzo delle richieste e conseguentemente a ridurre la quota della domanda senza titolo di studio intorno all'11%. Il dato complessivo sottende alcune differenziazioni a livello territoriale. La domanda di laureati e diplomati è più accentuata nel Nord-Ovest e nel Centro, per i laureati i valori più bassi riguardano le regioni del Nord-Est (11,2%) mentre per i diplomati il dato più basso è quello del Mezzogiorno (33,8%). Più elevata al Sud al contrario è la richiesta per i diplomi di istruzione tecnica superiore (3% a fronte del 2,4% del Centro-Nord). Decisamente più elevata nel Nord-Est è la domanda per lavoratori qualificati e diplomati della formazione professionale (41,7% delle entrate potenziali a fronte del 37,6% della media nazionale). Di poco più elevata rispetto alla media meridionale è la domanda di personale con titolo di studio universitario (12,9% a fronte del 12,3% del Mezzogiorno), con istruzione tecnica superiore (3,3% a fronte del 3% del Mezzogiorno) e con diploma di scuola secondaria superiore (34,1% a fronte del 33,8% del Mezzogiorno). Di poco inferiore, viceversa, nella regione è la domanda per lavoratori qualificati e diplomati della formazione professionale (37,7% delle entrate potenziali a fronte del 38,8% della media meridionale) e la domanda con nessun titolo di studio (11,9%). Napoli e Caserta confermano la tendenza ad una domanda di lavoro più qualificata e quindi con livelli di istruzione più elevati mentre Avellino si conferma per una domanda di lavoro meno qualificata e con livelli di istruzione più bassi.

<sup>5</sup> Oltre ai laureati, ai diplomati della scuola secondaria di secondo grado (diploma di 5 anni) e ai qualificati e diplomati professionali espressamente segnalati ("entrate esplicite"), le imprese ricercano lavoratori che genericamente abbiano frequentato la "scuola dell'obbligo". Ancora oggi si associa alla "scuola dell'obbligo" il titolo di studio della licenza di scuola media inferiore, in realtà, a seguito della riforma del 2006 è obbligatoria l'istruzione per almeno 10 anni e riguarda la fascia di età compresa tra i 6 e i 16 anni. Nel contempo la normativa riguardante l'adempimento dell'obbligo di istruzione è finalizzata al conseguimento di un titolo di studio di scuola secondaria superiore o di una qualifica professionale, di durata almeno triennale, entro il diciottesimo anno di età. In base a tali presupposti, la domanda di professioni per cui le imprese richiedono la sola scuola dell'obbligo è stata oggetto di uno specifico approfondimento, verificando i casi in cui tale richiesta è associata a professioni per le quali esistono corsi per la formazione professionale triennale previsti formalmente tra i 26 dell'Accordo Stato-Regioni del 1 Agosto 2019. Si è così individuata con questa metodologia una ulteriore domanda potenziale di qualifiche o diplomi professionali che sommata alla domanda esplicitamente espressa dalle imprese nell'ambito dell'indagine, fornisce una stima complessiva di quelle che potremmo indicare come "entrate potenziali" previste dalle imprese per le quali è necessaria una qualifica o diploma professionale. Cfr. Unioncamere, La domanda di professioni e formazione delle imprese italiane nel 2020 – allegato statistico.

Tab. 20. Entrate previste dalle imprese nel 2020 per livello di istruzione, ripartizione geografica, regione e province (quote % sul totale)

|             | 2020                |               |                         |                      |                                   |                         |                                   |                         |
|-------------|---------------------|---------------|-------------------------|----------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|
|             | Entrate complessive | universitario | istruzione              |                      | entrate esplicite**               |                         | entrate potenziali**              |                         |
|             |                     |               | tecnica superiore (ITS) | secondario superiore | qualifica o diploma professionale | nessun titolo di studio | qualifica o diploma professionale | nessun titolo di studio |
| Italia      | 3.242.310           | 14,1          | 2,6                     | 34,8                 | 25,2                              | 23,4                    | 37,6                              | 10,9                    |
| Nord ovest  | 978.240             | 17,4          | 2,3                     | 34,9                 | 23,9                              | 21,4                    | 34,6                              | 10,7                    |
| Nord est    | 754.610             | 11,2          | 2,4                     | 34,5                 | 29,0                              | 23,0                    | 41,7                              | 10,3                    |
| Centro      | 649.960             | 14,8          | 2,5                     | 36,4                 | 23,7                              | 22,7                    | 35,7                              | 10,7                    |
| Mezzogiorno | 859.500             | 12,3          | 3,0                     | 33,8                 | 24,3                              | 26,5                    | 38,8                              | 12,0                    |
| Campania    | 266.450             | 12,9          | 3,3                     | 34,1                 | 23,8                              | 25,8                    | 37,7                              | 11,9                    |
| Caserta     | 40.460              | 14,2          | 3,3                     | 32,5                 | 23,5                              | 26,6                    | 37,3                              | 12,7                    |
| Benevento   | 11.110              | 11,4          | 2,5                     | 35,9                 | 24,1                              | 26,1                    | 38,8                              | 11,3                    |
| Napoli      | 139.120             | 14,2          | 3,9                     | 35,5                 | 23,2                              | 23,2                    | 36,4                              | 10,0                    |
| Avellino    | 16.540              | 10,3          | 2,6                     | 33,9                 | 24,8                              | 28,5                    | 42,0                              | 11,3                    |
| Salerno     | 59.220              | 10,2          | 2,2                     | 31,9                 | 25,0                              | 30,7                    | 39,7                              | 16,0                    |

\*\*Oltre ai laureati, ai diplomati della scuola secondaria di secondo grado (diploma di 5 anni) e ai qualificati e diplomati professionali espressamente segnalati ("entrate esplicite"), le imprese ricercano lavoratori che genericamente abbiano frequentato la "scuola dell'obbligo". Ancora oggi si associa alla "scuola dell'obbligo" il titolo di studio della licenza di scuola media inferiore, in realtà, a seguito della riforma del 2006 è obbligatoria l'istruzione per almeno 10 anni e riguarda la fascia di età compresa tra i 6 e i 16 anni. Allo stesso tempo la normativa riguardante l'adempimento dell'obbligo di istruzione è finalizzata al conseguimento di un titolo di studio di scuola secondaria superiore o di una qualifica professionale, di durata almeno triennale, entro il diciottesimo anno di età. In base a tali presupposti, la domanda di professioni per cui le imprese richiedono la sola scuola dell'obbligo è stata oggetto di uno specifico approfondimento, verificando i casi in cui tale richiesta è associata a professioni per le quali esistono corsi per la formazione professionale triennale previsti formalmente tra i 26 dell'Accordo Stato-Regioni del 1 Agosto 2019. Si è così individuata con questa metodologia una ulteriore domanda potenziale di qualifiche o diplomi professionali che sommata alla domanda esplicitamente espressa dalle imprese nell'ambito dell'indagine, fornisce una stima complessiva di quelle che potremmo indicare come "entrate potenziali" previste dalle imprese per le quali è necessaria una qualifica o diploma professionale.

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati Unioncamere - ANPAL, Sistema Informativo Excelsior, 2020

Meno elevata rispetto alla media regionale è la domanda di personale con titolo di studio universitario (10,3% a fronte del 12,9% della Campania), con istruzione tecnica superiore (2,6% a fronte del 3,3% della Campania) e con diploma di scuola secondaria superiore (33,9% a fronte del 34,1% della Campania). Per converso molto più elevata nella provincia è la domanda per lavoratori qualificati e diplomati della formazione professionale (42% delle entrate potenziali a fronte del 37,7% della media regionale) mentre di poco più bassa è la domanda con nessun titolo di studio (11,3% per Avellino a fronte dell'11,9% della Campania).

## 4. La Stazione Hirpinia: le realtà industriali circostanti

La Stazione Hirpinia è situata in un'area baricentrica rispetto ai nuclei industriali esistenti. L'area industriale più vicina è quella di Valle Ufita, che è anche zona ZES insieme alle aree di Calaggio (Lacedonia) e Pianodardine (Avellino). Nelle aree industriali della Provincia – costituite da quelle storiche di Avellino, Solofra e Valle Ufita e da ultimo Cervinara, alle quali si sono affiancati negli anni novanta otto nuclei industriali creati a seguito della legislazione post- terremoto – operano aziende di primaria importanza, in taluni casi appartenenti a Gruppi industriali nazionali ed internazionali, con un significativo volume di affari e di occupati.

Di seguito vengono riportate le informative sulle varie aree industriali, ricavate dai dati di fonte Consorzio ASI di Avellino, aggiornate ai dati disponibili più recenti. Per meglio rappresentare le realtà industriali presenti vengono inoltre riportati alcuni dati su fatturato, settore di appartenenza e dipendenti delle aziende di primaria importanza.



## Area Industriale ASI di Pianodardine

### Descrizione dell'area:

L'Area Industriale ASI di Pianodardine è stata la prima fra quelle realizzate in provincia di Avellino grazie alla Legge 634 del 29/7/1957, il cui non facile obiettivo era la promozione di nuove iniziative produttive nel Mezzogiorno, mediante la creazione di aree di sviluppo industriali infrastrutturate in prossimità dei principali assi viari.

L'agglomerato è ubicato nel territorio di Avellino (56.232 abitanti, a 2 km di distanza) e di vari comuni circostanti (Grottolella, 1.848 abitanti, a 10 km; Manocalzati, a 4 km, 3.037 abitanti; Montefredane, a 3 km, 2.329 abitanti; Prata Di Principato Ultra, a 3 km, 2.899 abitanti; Pratola Serra, 3.317 abitanti; Atripalda a 2 km, 11.569 abitanti).

Collocato in una zona pianeggiante ad un'altitudine media sul livello del mare di 280 mt, l'agglomerato industriale occupa una superficie complessiva di circa 371 ettari, di cui 245 destinati dal PRT alla realizzazione di lotti industriali (180 ettari circa sono già occupati).

Le attività industriali presenti nell'area riguardano diversi settori. Quello prevalente è il metalmeccanico, con la Stellantis Spa che produce motori con oltre 1750 addetti e la Denso Thermal System Srl con oltre 900 addetti che produce condizionatori per autoveicoli, l'Aurubis Italia con oltre 100 addetti specializzata nella produzione di Rame.

**Informazioni sull'area: Sup. tot. lotti (mq): 2.455.200; Numero Lotti: 108; Lotti disponibili: 10**  
**Lotti dismessi: 0; Sup. disp. per nuovi insediamenti (mq): 433.603; Destinazione d'uso: C – Attività manifatturiere; Prezzo cessione lotti per mq: € 45,18**

**Distanze:** L'area, alle porte della città capoluogo, è situata nei pressi del casello autostradale Avellino est e dista 36 Km da Salerno, 58 Km da Napoli (aeroporto) e 68 Km da Napoli (porto) e 40 Km dalla Stazione Irpinia

**Collegamenti Viari:** Raggiungibile dalla A-16, raccordo SA-AV; SA-RC; Superstrada Ofantina

### Principali Aziende insediate:

**STELLANTIS SPA:** Metalmeccanico; Settore Componenti Automotive; Lotto; Fatturato 2020 567.327.000; Dipendenti 1.750

**DENSO THERMAL SYSTEM:** Metalmeccanico; Componenti Automotive; Lotto 81.200 mq; Fatturato € 658.217.052; Dipendenti 905

**SALVAGNINI INDUSTRIALE:** Metalmeccanico; Costruzione macchine utensili industriali; Lotto; 18.032 mq; Fatturato 2020 € 14.369.000; Dipendenti 93

**COFREN GRUPPO WABTEC:** Metalmeccanico; Componenti ferroviari; Lotto 26.507 mq; Fatturato € 49.727.518; Dipendenti 131

**ANTONIO CAPALDO SPA:** Commercio/varie; Lotto 59.714; Fatturato 2020 € 112.809.000; Dipendenti 237

**AURUBIS ITALIA:** Metalmeccanico; Lavorazione vergella in rame; Lotto 57.934 mq; Fatturato € 20.403.269; Dipendenti 107

**ELETTROCANALI:** Metalmeccanico; Tubi ed accessori elettrici; Lotto 12.440 mq; Fatturato 2020 € 16.209.000; Dipendenti 37

**ME.RES:** Gomma e Plastica; Lavorazione Poliuretano; Lotto 28.537 mq; Fatturato 2020 € 9.566.783; Dipendenti 25

**ELBOR SRL:** Metalmeccanico; Trafilatura a freddo; Fatturato 2020 € 23.269.000; Dipendenti 59

**ELCON MEGARAD SPA:** Fabbricazione di attrezzature per cablaggio; Fatturato 2020 € 17.383.000; Dipendenti 95

## Area Industriale ASI di Valle Ufita

### Descrizione dell'area:

L'Area Industriale ASI di Valle Ufita è una delle prime quattro realizzate nel territorio Provinciale grazie alla Legge 634 del 29/7/1957, il cui non facile obiettivo era la promozione di nuove iniziative produttive nel Mezzogiorno mediante la creazione di aree di sviluppo industriali infrastrutturate in prossimità dei principali assi viari.

L'agglomerato è ubicato quasi interamente nel Comune di Flumeri e in piccola parte nel Comune di Frigento, tra l'Arianese e la Baronia, in un paesaggio caratterizzato da colline e ampie valli attraversate da numerosi corsi d'acqua.

I principali centri della zona sono Ariano Irpino (circa 23.000 ab.) e Grottaminarda (circa 8.200 ab.), dove sono presenti i principali servizi, quali scuole (licei, istituti tecnici, ecc.), servizi pubblici e amministrativi (tribunali, ASL ecc.), servizi culturali, ecc. La rete degli sportelli bancari è presente in modo capillare sul territorio; ugualmente diffuse anche le sedi per il commercio all'ingrosso e le attività commerciali al dettaglio. Le attività industriali presenti nell'area riguardano diversi settori, la Industria Italiana Autobus Spa azienda produttrice di Autobus con circa 400 addetti, il Pastificio De Matteis con oltre 180 addetti, Il gruppo bruno con circa 100 dipendenti, la CIM operante nel settore ferroviario con oltre 170 addetti, la Mecnosud con circa 80 dipendenti e la Real Beef con oltre 110 dipendenti

**Informazioni sull'area: Sup. tot. lotti (mq): 1.800.000; Numero Lotti: 55; Lotti disponibili: 0; Lotti dismessi: 0; Sup. disp. per nuovi insediamenti (mq): 270.000; Destinazione d'uso: C – Attività manifatturiere; Prezzo cessione suoli per mq: €22,60**

**Distanze:** 46.35 km da Avellino; 76 km da Salerno; 97 Km da Napoli (aeroporto); 107 Km da Napoli (porto)

**Collegamenti Viari:** L'area è raggiungibile dall'autostrada A16. Collegamento diretto SS 91

### Principali Aziende insediate:

**DE MATTEIS AGROALIMENTARE SPA:** Alimentare; Pastificio; Lotto 43.637 mq; Fatturato 2020 € 175.029.000; Dipendenti 186

**REALBEEF:** Alimentare; Lavorazione delle carni; Lotto 11.055 mq; Fatturato 2020 € 41.730.554; Dipendenti 118

**CIM Srl:** Settore metalmeccanico ferroviario; Fatturato 2020 € 13.040.000; Dipendenti 170

**IIA INDUSTRIA ITALIANA AUTOBUS SPA:** Metalmeccanico; Fabbricazione autobus; Lotto 947.734 mq; Fatturato 2019 € 139,9 mln; Dipendenti 400

**MECNOSUD:** Metalmeccanico; Produzione Macchine ed attrezzature per pizzerie e panifici; Lotto 24.935 mq; Fatturato 2020 € 12.616.000; Dipendenti 80

## Area Industriale ASI del Calaggio

### **Descrizione dell'area:**

L'area Industriale ASI del Calaggio è stata realizzata con la Legge 219/81, che oltre a rappresentare un provvedimento necessario per far fronte agli eventi sismici dell'80, ha cercato di creare nuove opportunità di sviluppo per le aree colpite.

L'agglomerato industriale è ubicato nel territorio del Comune di Lacedonia (circa 3.000 ab.), a 5 km dal centro urbano e 80 Km dal capoluogo.

L'area, in territorio pianeggiante e completamente infrastrutturata, ha un'estensione complessiva di 252.000 mq e si articola in 13 lotti, tutti occupati o assegnati.

È ben collegata grazie alla vicinanza del casello autostradale di Lacedonia dell'autostrada A16 Napoli – Bari.

Le attività industriali presenti nell'area riguardano diversi settori. Quello prevalente è il metalmeccanico, con la O.M.I. S.r.L. che con la presenza di due stabilimenti si interessa di lavorazioni meccaniche per componenti per l'industria aeronautica e le aziende IRPINIA ZINCO S.r.L. e SERIND s.r.L. che si occupano di zincatura a caldo di prodotti siderurgici e sabbiatura/verniciatura. L'azienda di maggiori dimensioni è la ITALPACK CARTONS S.r.L., che produce contenitori in plastica per liquidi e non., che occupa oltre 100 addetti.

**Informazioni sull'area: Sup. tot. lotti (mq): 209.962; Numero Lotti: 13; Lotti disponibili: 0;**

**Lotti dismessi: 0**

**Sup. disp. per nuovi insediamenti (mq): 34.298**

**Destinazione d'uso: C – Attività manifatturiere**

**Prezzo minimo dei lotti: 0**

**Prezzo massimo dei lotti: 0**

**Distanze:** 80 Km da Avellino – A16; 110 Km da Napoli – A16; 120 Km da Bari – A16; 60 Km da Foggia – A16 (uscita Candela), S.S. 658 direzione Foggia; 90 Km da Potenza – A16 (uscita Candela). S.S. 658 direzione Melfi (Km 35) – Potenza; 35 Km dalla Stazione Hirpinia

**Collegamenti Viari:** Accesso all'area mediante il casello autostradale di Lacedonia (A 16 Napoli-Bari) e dalle strade provinciali Bisaccia – Calitri e per Lacedonia

### **Principali Aziende insediate:**

**ITALPACK CARTONS:** Cartotecnico; Lotto 29.950 mq; Fatturato 2020 - 17.610.771; Dipendenti 105

**OMI SRL:** Metalmeccanico; Lotto 8.990 mq; Settore Aerospaziale; Fatturato 2020 - 8.344.536; Dipendenti 61

**IRPINIA ZINCO:** Metalmeccanico; Zincatura a Caldo; Lotto 31460 mq; Fatturato 2020 € 9.092.000; Dipendenti 51

## Area Industriale ASI di Porrara

### **Descrizione dell'area:**

L'area industriale ASI di Porrara (Sant'Angelo Lombardi) è stata realizzata con la Legge 219/81, che oltre a rappresentare un provvedimento necessario per far fronte agli eventi sismici dell'80, ha cercato di creare nuove opportunità di sviluppo per le aree colpite.

L'agglomerato industriale è ubicato nel Comune di Sant'Angelo dei Lombardi, ad un'altitudine media sul livello del mare di 750 mt.; ha un'estensione complessiva di 235.000 mq. e si articola in 5 lotti, attualmente tutti occupati.

Dista 7 km dal centro urbano di Sant'Angelo dei Lombardi (4.244 abitanti), 4 km dal centro urbano di Torella dei Lombardi (2.410 abitanti) e 65 Km dal capoluogo, Avellino. E' comodamente accessibile dalla SS 400 Ofantina

Le aziende attive sono: la FERRERO S.p.A. operante nel settore dolciario, che è quella di maggiori dimensioni che occupa un lotto di 67.108 mq ed ha anche il maggior numero di addetti

**Sup. tot. lotti (mq):** 106.571

**Numero Lotti:** 5

**Lotti disponibili:** 0

**Lotti dismessi:** 0

**Sup. disp. per nuovi insediamenti (mq):** –

**Destinazione d'uso:** C – Attività manifatturiere

**Prezzo minimo dei lotti:** 0

**Prezzo massimo dei lotti:** 0

**Distanze:** 65 Km da Avellino; 74 Km da Salerno; 95 Km da Napoli (aeroporto); 106 Km da Napoli (porto); 26 Km dalla Stazione Hirpinia

**Collegamenti Viari:** L'area è raggiungibile tramite la SS 400 Ofantina

### **Principali Aziende insediate:**

**FERRERO INDUSTRIALE ITALIANA:** Alimentare; Merendine e crema di nocciola; Lotto 67.200 mq; Fatturato 2020 € 1.527.000 (gruppo); Dipendenti 396 (locali)

## Area Industriale ASI di Nusco-Lioni-Sant'Angelo

### Descrizione dell'area:

L'area Industriale ASI di Nusco -Lioni -Sant'Angelo dei Lombardi è stata realizzata con la Legge 219/81, che oltre a rappresentare un provvedimento necessario per far fronte agli eventi sismici dell'80, ha cercato di creare nuove opportunità di sviluppo per le aree colpite.

L'agglomerato industriale è ubicato nel Comune di Nusco ad un'altitudine media sul livello del mare di 600 mt; dista 3 km dal centro urbano di Lioni (circa 6.000 ab.), 13 Km dal centro urbano di Nusco (circa 4.400 ab.) e 42 Km dal capoluogo, Avellino.

L'area, in territorio collinare e completamente infrastrutturata, si articola in 20 lotti, tutti occupati, per un'estensione complessiva di 1.068.000 mq.

E' comodamente accessibile dalla strada statale 7 (Ofantina Bis), da cui dista solo 0,5 km.

Fra le aziende insediate quella che ha il maggior numero di addetti sono la SEDIVER S.p.A., produttrice di vetri tecnici e la SIRPRESS che effettua lavorazioni in alluminio. Sono inoltre presenti nell'area la Desmon S.p.A. con due stabilimenti che si occupa di produzione di frigoriferi, banchi frigo e piani refrigeranti di tipo industriali; la VICENZI S.r.l. che produce prodotti alimentari da forno.

**Sup. tot. lotti (mq):** 488.590

**Numero Lotti:** 20

**Lotti disponibili:** 0

**Lotti dismessi:** 0

**Sup. disp. per nuovi insediamenti (mq):** –

**Destinazione d'uso:** C – Attività manifatturiere

**Prezzo minimo dei lotti:** 0

**Prezzo massimo dei lotti:** 0

**Distanze:** 42 Km da Avellino; 75 Km da Salerno; 93 Km da Napoli (aeroporto); 103 Km da Napoli (porto); 30 Km dalla Stazione Hirpinia

**Collegamenti Viari:** L'area è raggiungibile tramite la nuova Ofantina

### Principali Aziende insediate:

**VICENZI SPA:** Alimentare; Prodotti da forno; Lotto 16.302 mq; Fatturato € 24 milioni; Dipendenti 74

**TARGETTI SANKEY:** Metalmeccanico; Illuminotecnica; Lotto 53.866 mq; Fatturato € 20.430.952 (gruppo); Dipendenti 43

**DESMON:** Metalmeccanico; Frigoriferi Industriali; Lotto 33.612 mq; Fatturato 2020 € 9.937.692; Dipendenti 83

**SIRPRESS:** Metalmeccanico; Lavorazione alluminio; Lotto 36.074; Fatturato 2020 € 42.716.000; Dipendenti 125

**SEDIVER SPA;** Vetro; Isolatori in vetro; Lotto 45.685 mq; Fatturato 2020 € 47.859.000; Dipendenti 173

**ALLUMINIO ITALIA SRL:** Metalmeccanico; Produzione di Alluminio; Fatturato 2020 € 12.974.000; Dipendenti 25

## Area Industriale ASI di Morra De Sanctis

### Descrizione dell'area:

L'area Industriale ASI di Morra De Sanctis è stata realizzata con la Legge 219/81, che oltre a rappresentare un provvedimento necessario per far fronte agli eventi sismici dell'80, ha cercato di creare nuove opportunità di sviluppo per le aree colpite.

L'agglomerato industriale è ubicato nel Comune di Morra De Sanctis; la superficie utile è pari ad oltre 230.000 mq e si articola in 14 lotti. Ha un'altitudine media sul livello del mare di 480 mt, a 3 km di distanza dal centro urbano del Comune di Morra De Sanctis (circa 1.400 abitanti), 5 km dal centro urbano di Lioni (circa 6.000 abitanti) e Km 54 circa dal capoluogo, Avellino.

Situata in territorio pianeggiante, l'area è comodamente accessibile dalla strada statale 7 (Ofantina Bis ) da cui dista solo 0,5 km.

In quest'area, si sono insediate nove aziende che hanno beneficiato del Contratto d'Area della Provincia di Avellino. Ciò ha indotto il Consorzio ASI a realizzare un impianto terziario per la produzione di acqua ad uso industriale, con annessa rete idrica di distribuzione alle aziende insediate.

Fra le aziende insediate quella di maggiori dimensioni è la E.M.A. S.p.A, che effettua fusioni di precisione per il settore aeronautico che insieme alla Rete di Impresa POEMA occupa complessivamente 1.000 addetti, si segnala inoltre l'Altergon Italia Srl, centro di Eccellenza ed Innovazione per la produzione di Cerotti Medicali e produzione biotecnologica di Acido Ialuronico Ultra puro con 195 addetti, la CMS azienda metalmeccanica del comparto indotto auto e ferroviario con oltre 100 addetti e la IMS Srl che produce componenti elettromeccanici per l'industria dell'elettrodomestico con oltre 80 addetti.

**Sup. tot. lotti (mq):** 226.023

**Numero Lotti:** 14

**Lotti disponibili:** 0

**Lotti dismessi:** 0

**Sup. disp. per nuovi insediamenti (mq):** –

**Destinazione d'uso:**

- Altro
- C – Attività manifatturiere
- DE22 – Editoria e media
- E – Produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua
- F – Costruzioni
- K – Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, servizi alle imprese

**Distanze:** 54.42 Km da Avellino; 86.11 Km da Salerno; 106 Km da Napoli (aeroporto); 115 Km da Napoli (porto); 27 km dalla Stazione Hirpinia

**Collegamenti Viari:** L'area è raggiungibile tramite la nuova Ofantina

### Principali Aziende insediate

**EMA SPA:** Metalmeccanico; Aerospazio; Lotto 58.916 mq; Fatturato € 76.670.168; Dipendenti 871

**ALTERGON:** CHIMICO FARMACEUTICO; Settore Biomedicale; Lotto 19.285 mq; Fatturato 2020 € 43.953.184; Dipendenti 195

**IMS:** Metalmeccanico; Componenti per elettrodomestici; Lotto 25.584 mq; Fatturato 2020 € 12.354.946; Dipendenti 83

**CMS SPA:** Lavorazioni meccaniche indotto auto e ferroviario; Fatturato 2020 € 55.000.000 (Gruppo); Dipendenti 120

## Area Industriale ASI Valle Caudina

### **Descrizione dell'area:**

Nel sistema territoriale della Valle Caudina, ai piedi del monte Partenio è collocata l'Area Industriale ASI di Valle Caudina, una delle prime quattro realizzate nel territorio provinciale grazie alla Legge 634 del 29/7/1957, il cui non facile obiettivo era la promozione di nuove iniziative produttive nel Mezzogiorno mediante la creazione di aree di sviluppo industriali infrastrutturate in prossimità dei principali assi viari.

Ubicata quasi interamente nel Comune di Cervinara e in piccola parte nel Comune di San Martino Valle Caudina, località dell'Irpinia che si colloca a mezza strada tra il napoletano ed il beneventano, ponendosi da sempre come sintesi degli interessi di entrambi i territori.

Il principale centro della zona è il Comune di Cervinara (circa 10.500 ab.) dove sono presenti i principali servizi, quali strutture scolastiche superiori, servizi pubblici e attività commerciale di interesse sovracomunale, servizi culturali, ecc.

L'agglomerato collocato in territorio pianeggiante ad un'altitudine media sul livello del mare di 270 mt, localizzato tra l'Irpinia ed il Sannio dista circa 2 km dal centro urbano di Cervinara (circa 10.500 ab.), 3 km da San Martino Valle Caudina e 6 km da Montesarchio (BN).

**Sup. tot. lotti (mq):** 784.000

**Numero Lotti:** 37

**Lotti disponibili:** –

**Lotti dismessi:** 2

**Sup. disp. per nuovi insediamenti (mq):** 352.636

**Destinazione d'uso:** C – Attività manifatturiere

**Prezzo cessione suoli per mq:** €22,60

**Distanze:** 30 km da Avellino; 60 km da Salerno; 82 Km da Napoli (aeroporto); 92 Km da Napoli (porto); 55 Km dalla Stazione Hirpinia

**Collegamenti Viari:** L'agglomerato è raggiungibile dall'Asse di collegamento SS7-Appia; Casello di Grottaminarda della A16. Superstrada Benevento-Napoli

## Area Industriale ASI di San Mango Sul Calore

### Descrizione dell'area:

L'area Industriale ASI di San Mango Sul Calore è stata realizzata con la Legge 219/81, che oltre a rappresentare un provvedimento necessario per far fronte agli eventi sismici dell'80, ha cercato di creare nuove opportunità di sviluppo per le aree colpite.

L'agglomerato industriale è ubicato quasi interamente nel territorio dei vicini comuni di San Mango Sul Calore (circa 1.200 ab., 3 Km di distanza), e in piccola parte nel Comune di Luogosano (circa 1.300 ab., 4 km di distanza), ad un'altitudine media sul livello del mare di 450 mt.

Il capoluogo dista circa 20 Km ed è raggiungibile tramite la Strada Statale 400, a 5 km.

Fra le aziende insediate quella con il maggior numero di addetti è la ArcelorMittal S.p.A., che lavora metalli in acciaio. Nell'area è anche insediata la Zuegg S.p.A. che trasforma la frutta fresca in semilavorati per industria delle confetture.

**Sup. tot. lotti (mq):** 222.554

**Numero Lotti:** 12

**Lotti disponibili:** 0

**Lotti dismessi:** 0

**Sup. disp. per nuovi insediamenti (mq):** –

**Destinazione d'uso:** C – Attività manifatturiere

**Prezzo minimo dei lotti:** 0

**Prezzo massimo dei lotti:** 0

**Distanze:** 20 Km da Avellino; 52 Km da Salerno; 72 Km da Napoli (aeroporto); 82 Km da Napoli (porto); 22 Km dalla Stazione Hirpinia

**Collegamenti Viari:** L'area è raggiungibile tramite la SS 400 Ofantina e con la viabilità provinciale S. Mango sul Calore – Luogosano

### Principali Aziende insediate:

**ZUEGG SPA:** Alimentare; Semilavorati della frutta; Lotto 33.303 mq; Fatturato € 178 mln (gruppo); Dipendenti 72

**ARCELOR MITTAL AVELLINO E CANOSSA SPA;** Metalmeccanico; **Lavorazione lamiere; Lotto 42.064; Fatturato € 311.665.340 (gruppo); Dipendenti 70**

**VITILLO SPA:** Metalmeccanico; **Componenti idraulici; Lotto 39.035; Fatturato € 51.665; Dipendenti 232**

## Area Industriale ASI di Conza della Campania

### **Descrizione dell'area:**

L'area Industriale ASI di Conza della Campania è stata realizzata con la Legge 219/81, che oltre a rappresentare un provvedimento necessario per far fronte agli eventi sismici dell'80, ha cercato di creare nuove opportunità di sviluppo per le aree colpite.

L'area, ubicata nel Comune di Conza della Campania, si estende su una superficie complessiva di 175.000 mq e si articola in 8 lotti. Per una delle aziende assegnatarie è in corso la procedura fallimentare, per cui il lotto rientrerà nelle disponibilità dell'ASI nel prossimo futuro.

L'area è situata ad un'altitudine media sul livello del mare di 480 mt.; dista 5 km dal centro urbano di Conza della Campania (circa 1.500 abitanti) e 60 Km dal capoluogo, Avellino. È comodamente accessibile dalla Strada Statale 7, a ridosso della quale è dislocata su un terreno pressoché pianeggiante.

Le aziende operanti nell'area ASI di Conza della Campania allo stato attuale sono quattro: la CON.DOR GROUP S.p.A. che produce macchine per l'edilizia e materiali di ponteggio, l'AWELCO INC. PRODUCTION S.p.A. che produce saldatrici a filo industriale e per hobbistica; l'INDUSTRIE POLIECO – M.P.B. S.r.L. azienda di eccellenza nella produzione di tubi corrugati in polietilene e riempimenti plastici per impianti di depurazione; la BIAIR S.r.L. che si interessa di lavorazioni meccaniche.

**Sup. tot. lotti (mq):** 106.910

**Numero Lotti:** 8

**Lotti disponibili:** 0

**Lotti dismessi:** 1

**Sup. disp. per nuovi insediamenti (mq):** –

**Destinazione d'uso:** C – Attività manifatturiere

**Prezzo minimo dei lotti:** 0

**Prezzo massimo dei lotti:** 0

**Distanze:** 60 Km da Avellino; 96 Km da Salerno; 117 Km da Napoli (aeroporto); 127 Km da Napoli (porto); 34 Km dalla Stazione Hirpinia

**Collegamenti Viari:** L'area è raggiungibile tramite la nuova Ofantina

### **Principali aziende insediate:**

**AWELCO INC:** Metalmeccanico; Macchine ed accessori per saldatura; Lotto 10.000 mq; Fatturato 2019 € 10.220.087; Dipendenti 65

**CONDOR SPA:** Metalmeccanico; Impalcati per edilizia; Lotto 10.798 mq; Fatturato 2020 € 22.360.000; Dipendenti 46

**INDUSTRIE POLIECO MPB:** Gomma e Plastica; Tubi corrugati; Lotto 19.250 mq; Fatturato 2019 € 8/10 mln; Dipendenti 31

## Area Industriale ASI di Calitri

### **Descrizione dell'area:**

L'area Industriale ASI di Calitri è stata realizzata con la Legge 219/81, che oltre a rappresentare un provvedimento necessario per far fronte agli eventi sismici dell'80, ha cercato di creare nuove opportunità di sviluppo per le aree colpite.

L'agglomerato industriale è ubicato nel Comune di Calitri (circa 5.800 ab), in posizione strategica tra Campania, Basilicata e Puglia; il territorio vanta il distretto industriale tessile (secondo distretto industriale della provincia), la presenza di una sviluppata filiera agroalimentare e un discreto sviluppo industriale nei settori della ceramica e del legno. A Calitri è anche presente un attrezzato quartiere fieristico dislocato in uno spazio di oltre 15.000 mq, un centro specialistico in grado di offrire un sostegno reale agli imprenditori che investono nel mezzogiorno d'Italia.

L'area è collocata ad un'altitudine media sul livello del mare di 350 mt; dista 6 km dal centro urbano di Calitri e 78 Km circa dal capoluogo, Avellino. A soli 5 km è inoltre situato l'agglomerato industriale ASI di Nerico. L'accesso avviene tramite la vicina Strada Statale 7 (Ofantina Bis).

L'area, in territorio pianeggiante e completamente infrastrutturata, ha un'estensione complessiva di 560.000 mq. Si articola in n. 13 lotti, di cui 6 occupati e 2 liberi. Vi sono inoltre 5 lotti dismessi, alcuni dei quali assegnati ad aziende beneficiarie del Contratto d'Area della Provincia di Avellino.

**Sup. tot. lotti (mq):** 320.271

**Numero Lotti:** 13

**Lotti disponibili:** 2

**Lotti dismessi:** 5

**Sup. disp. per nuovi insediamenti (mq):** –

**Destinazione d'uso:** C – Attività manifatturiere

**Prezzo minimo dei lotti:** 0

**Prezzo massimo dei lotti:** 0

**Distanze:** 78 Km da Avellino; 102 Km da Salerno; 125 Km da Napoli (aeroporto); 135 Km da Napoli (porto); 50 Km dalla Stazione Hirpinia

**Collegamenti Viari:** L'area è raggiungibile tramite la nuova Ofantina

### **Principali Aziende insediate nell'Area:**

**HOLZBAU SUD:** Legno; Lotto 46.945 mq; Fatturato 2020 € 4.031.000; Dipendenti 33

## Area Industriale ASI di Calabritto

### **Descrizione dell'area:**

L'area Industriale ASI di Calabritto è stata realizzata con la Legge 219/81, che oltre a rappresentare un provvedimento necessario per far fronte agli eventi sismici dell'80, ha cercato di creare nuove opportunità di sviluppo per le aree colpite.

Calabritto è un piccolo paese (conta circa 3.000 ab.) situato a 460 metri slm nell'alta valle del Sele, dominato dal monte Cervialto (mt 1.809). L'economia locale si fonda sul patrimonio boschivo e su alcune attività del terziario. Ampiamente praticata l'agricoltura, che produce frutti di qualità pregiata: olio, castagne, vino e nocciole. Diffusa è anche la pastorizia e le attività connesse.

L'Area Industriale ASI si estende su un terreno pressoché pianeggiante, per una superficie complessiva di circa 300.000 mq; si articola in 8 lotti, di cui uno attualmente libero. L'area dista 5 km dal centro urbano di Calabritto e 70 Km dal capoluogo, Avellino.

L'area è comodamente accessibile dalla SS "Fondo Valle Sele", distante poche centinaia di metri. L'Autostrada Salerno – Reggio Calabria dista circa 15 Km (casello di Contursi).

**Sup. tot. lotti (mq):** 150.820

**Numero Lotti:** 8

**Lotti disponibili:** 1

**Lotti dismessi:** 0

**Sup. disp. per nuovi insediamenti (mq):** 13700

**Destinazione d'uso:** C – Attività manifatturiere

**Prezzo minimo dei lotti:** 0

**Prezzo massimo dei lotti:** 0

**Distanze:** 70 km da Avellino; 96 km da Salerno; 117 Km da Napoli (aeroporto); 127 Km da Napoli (porto); 52 Km dalla Stazione Hirpinia

**Collegamenti Viari:** Accesso all'area sulla SS7 Ofantina

## Area Industriale ASI di Solofra

### Descrizione dell'area:

L'area Industriale ASI di Solofra accoglie gli insediamenti industriali più antichi della provincia di Avellino ed è caratterizzata dalla lavorazione di concia e rifinizione di pellami ovi caprini e costituisce il distretto industriale conciario più importante del Sud.

Sono presenti oltre 100 aziende conciarie quasi tutte di piccole e medie dimensioni e molte altre attività collaterali alla lavorazione principale caratteristica dell'area.

Tra le aziende di maggiori dimensioni si evidenziano la DMD Solofra Spa, la Derma Srl e la Carisma Spa

Sup. tot. lotti (mq):

Numero Lotti: 174

Lotti disponibili:

Lotti dismessi: 0

Sup. disp. per nuovi insediamenti (mq):

Destinazione d'uso: C – Attività manifatturiere

Prezzo minimo dei lotti: 0

Prezzo massimo dei lotti: 0

Distanze: 15 km da Avellino; 22 km da Salerno; 67 Km da Napoli (aeroporto); 73 Km da Napoli (porto); 54 Km dalla Stazione Hirpinia

Collegamenti Viari: Accesso al Raccordo A3 Avellino Salerno

### **Principali Aziende insediate nell'Area:**

DMD SOLOFRA SPA: Conciario; Fatturato 2019 € 27.516.466; Dipendenti 97

DERMA SRL: Conciario; Fatturato 2019 € 23.321.000; Dipendenti 68

CARISMA SPA: Conciario; Fatturato 2020 € 17.500.000; Dipendenti 70

## Area Industriale ASI di Nerico

### **Descrizione dell'area:**

L'area Industriale ASI di Nerico è stata realizzata con la Legge 219/81, che oltre a rappresentare un provvedimento necessario per far fronte agli eventi sismici dell'80, ha cercato di creare nuove opportunità di sviluppo per le aree colpite.

L'agglomerato industriale ricade in parte nel comune di Pescopagano (PZ), ma, principalmente nel Comune di Calitri, comune situato in una zona strategica tra Campania, Basilicata e Puglia. Vanta il distretto industriale tessile (secondo distretto industriale della provincia) la filiera enogastronomia e un discreto sviluppo industriale nei settori della ceramica e del legno. A Calitri è presente anche un attrezzato quartiere fieristico dislocato in uno spazio di oltre 15.000 mq, un centro specialistico in grado di offrire un sostegno reale agli imprenditori che investono nel mezzogiorno d'Italia.

L'area è collocata ad un'altitudine media sul livello del mare di 360 mt; dista 7 km dal centro urbano di Calitri (circa 5.843 ab) e 73 Km dal capoluogo, Avellino, in territorio pianeggiante e completamente infrastrutturata, si articola in 6 lotti per un'estensione complessiva di 176.000 mq. È comodamente accessibile dalla strada statale 7 (Ofantina Bis), nelle immediate vicinanze della quale è situata. La viabilità interne all'area è ottima. Va inoltre osservato che a soli 3 km da quest'area è situato l'agglomerato industriale ASI di Calitri.

Fra le aziende insediate quella di maggiori dimensioni è la STARCELL S.p.A. che occupa un lotto di 29.621 mq (circa il 27% dell'intera area) ed è quella che ha anche il maggior numero di addetti.

**Sup. tot. lotti (mq):** 108.391

**Numero Lotti:** 6

**Lotti disponibili:**

**Lotti dismessi:**

**Sup. disp. per nuovi insediamenti (mq):** –

**Destinazione d'uso:** C – Attività manifatturiere

**Prezzo minimo dei lotti:** 0

**Prezzo massimo dei lotti:** 0

**Distanze:** 73.33 Km da Avellino; 102 Km da Salerno; 125 Km da Napoli (aeroporto); 135 Km da Napoli (porto); 53 Km dalla Stazione Hirpinia

**Collegamenti Viari:** L'area è raggiungibile tramite la nuova Ofantina

**STARCELL SPA:** Metalmeccanico; Fabbricazione di altri prodotti in minerali non metalliferi; Fatturato 2020 € 9.360.000; Dipendenti 60

## Aziende ubicate non in aree ASI

| Azienda                                    | Settore   | Fatturato in €, Anno 2020 | Dipendenti |
|--|---|---------------------------|------------|
| BRUNO SRL                                  | Metalmeccanico; Gruppi Elettrogeni  | 51.877.323                | 97         |
| BASSO FEDELE E FIGLI SRL                   | Alimentare; Produzione Olio   | 57.885.000 (nel 2019)     | 55         |
| INGINO SPA                                 | Alimentare -Lavorazione Frutta  | 30.730                    | 92         |
| COMPANY TRAFIL PRODUCTION - C.T.P. - S.R.L | Metalmeccanico; Fabbricazione di altri fili e cavi elettrici ed elettronici | 17.370.000                | 47         |
| NOVOFIL Spa                                | Metalmeccanico; Fabbricazione di altri fili e cavi elettrici ed elettronici | 11.332.000                | 44         |
| FLESSOFAB S.R.L                            | Cartotecnico; Fabbricazione di imballaggi                                   | 20.993.000                | 69         |
| LAMES SPA                                  | Metalmeccanico; Lavorazioni meccaniche generali                             | 23.601.000                | 126        |
| GVS SUD SRL                                | Gomma e Plastica; Lavorazioni indotto medicale                              | 15.930.000                | 80         |

## **5. Scenari di sviluppo del terminal intermodale nella stazione Hirpinia della nuova linea av/ac Napoli-Bari**

### **5.1 Il trasporto merci ferroviario in Italia e nel Mezzogiorno**

La regione Campania presenta una significativa dotazione infrastrutturale per il trasporto merci in termini quantitativi, ma molto meno in termini qualitativi, in particolare sotto l'aspetto della integrazione e della interconnessione tecnica ed economico-gestionale delle reti plurimodali.

Il sistema produttivo regionale negli anni ha dovuto fronteggiare le esigenze di trasporto adattando la propria organizzazione logistica alle possibilità offerte dal sistema infrastrutturale. Il risultato è stato, come in realtà per l'intero Mezzogiorno e per il resto d'Italia, l'utilizzazione prevalente della modalità stradale per i traffici interni, salvo poche eccezioni rappresentate principalmente dai traffici di materie prime e semilavorati grezzi delle poche grandi imprese presenti che utilizzano la modalità marittima e in misura minore la modalità ferroviaria.

Gli ultimi anni hanno visto affermarsi modelli logistici più evoluti sotto l'aspetto economico ed ambientale con la notevole crescita del trasporto combinato marittimo che, pur se basato sul trasporto da e per le aree interne sempre sul trasporto su gomma, ha sottratto ingenti quote di traffico al trasporto stradale sulle medio-lunghe percorrenze, in particolare sulle direttrici longitudinali tirreniche ed adriatiche della penisola. Infatti, la buona e diffusa disponibilità di porti anche minori idonei all'attracco di navi specializzate di carichi rotabili (Ro-Ro), unitamente allo sviluppo di diverse compagnie di navigazione specializzate in tale mercato del trasporto marittimo, hanno contribuito ad una consistente ristrutturazione imprenditoriale ed organizzativa dell'autotrasporto merci che vede sempre più la presenza sul mercato di imprese di maggiori dimensioni che dispongono in misura crescente di mezzi adatti all'intermodalità marittimo-terrestre (semirimorchi e trailer) che vengono trasportati via mare per le medie e lunghe distanze e via terra su gomma per la cosiddetta "terminalizzazione" dell'ordine dei 150-200 km in origine ed in destinazione dei carichi, quindi, da e per i porti.

L'intermodale terrestre strada-ferro ha molto stentato in Italia negli ultimi anni. Solo recentemente si evidenziano segnali di ripresa grazie soprattutto agli incentivi statali legati alla riduzione delle esternalità negative ambientali e principalmente alla riduzione delle emissioni di gas climalteranti, i cosiddetti GHG. Rimane comunque fortemente concentrato nelle regioni settentrionali e prevalentemente per i traffici alpini transfrontalieri che prevedono forti restrizioni al trasporto stradale come, ad esempio, gli onerosi pedaggi autostradali. La liberalizzazione, inoltre, non ha sortito l'effetto di far crescere i volumi e la quota modale del trasporto ferroviario in Italia. Ha contato l'effetto delle crisi economiche, ma anche una perdita di competitività ulteriore della modalità ferroviaria rispetto alle modalità concorrenti. Si è assistito ad un arretramento nella quota di mercato del settore ferroviario delle merci, nonostante l'apertura del mercato alla concorrenza.

Il traffico totale interno di merci considera gli spostamenti di merci realizzati da vettori stradali nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano; nel periodo 2000-2018 il trasporto merci maggiore di 50 km effettuato da vettori italiani con veicoli con portata utile maggiore 3,5 tonnellate è diminuito del 29,9% (Tabella 21).

Tabella 21- Traffico totale interno di merci in Italia per modalità di trasporto (tonnellate-km – milioni)

| Modalità                                      | 1990          | 1995          | 2000          | 2005          | 2010          | 2011          | 2012          | 2013          | 2014          | 2015          | 2016          | 2017          | 2018          | 2019*         |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Ferrovie (1)                                  | 21.911        | 24.408        | 25.053        | 22.761        | 18.616        | 19.787        | 20.244        | 19.037        | 20.157        | 20.781        | 22.712        | 22.335        | 21.097        | 21.487        |
| Cabotaggio marittimo                          | 35.665        | 35.307        | 33.445        | 46.839        | 53.156        | 53.708        | 50.287        | 49.112        | 52.867        | 51.145        | 56.713        | 60.005        | 64.859        | 58.573        |
| Navigazione interna (2)                       | 118           | 135           | 170           | 89            | 135           | 144           | 81            | 89            | 64            | 62            | 67            | 61            | 67            | 69            |
| Navigazione aerea                             | 612           | 671           | 846           | 982           | 1.013         | 1.026         | 976           | 991           | 1.052         | 1.085         | 1.166         | 1.269         | 1.269         | 1.226         |
| Oleodotti                                     | 8.776         | 9.221         | 9.721         | 10.907        | 9.606         | 9.476         | 9.636         | 9.593         | 9.152         | 8.79          | 9.599         | 9.793         | 9.925         | 9.696         |
| Autotrasporto veicoli Italia (>50 km)<br>(3)  | 124.2         | 137.25        | 146.64        | 155.87        | 134.26        | 114.73        | 101.38        | 102.32        | 93.709        | 95.513        | 92.296        | 99.12         | 102.83        | 109.16        |
| Autotrasporto tutti i veicoli (>50 km)<br>(4) |               |               |               |               | 183.60        | 157.32        | 139.46        | 141.79        | 133.02        | 133.97        | 131.69        | 142.07        | 146.07        | nd            |
| <b>TOTALE (veicoli Italia)</b>                | <b>191.28</b> | <b>206.99</b> | <b>215.87</b> | <b>237.45</b> | <b>216.78</b> | <b>198.87</b> | <b>182.60</b> | <b>181.14</b> | <b>177.00</b> | <b>177.37</b> | <b>182.55</b> | <b>192.58</b> | <b>200.05</b> | <b>200.21</b> |
| <b>TOTALE (tutti i veicoli)</b>               |               |               |               | <b>285.53</b> | <b>266.13</b> | <b>241.46</b> | <b>220.68</b> | <b>220.61</b> | <b>216.31</b> | <b>215.83</b> | <b>221.95</b> | <b>235.54</b> | <b>243.29</b> | <b>nd</b>     |

Fonte: ISPRA, ISTAT, Eurostat; (1) i dati includono Ferrovie dello Stato e Ferrovie regionali e in possesso di licenza; (2) traffico nazionale aerei di linea Alitalia, ATI (per il 1990) e Meridiana (dati ENAC); (3) i dati si riferiscono al trasporto nazionale e internazionale di merci su strada effettuato da automezzi immatricolati in Italia e di portata utile non inferiore a 3,5 tonnellate; (4) i dati si riferiscono al trasporto nazionale e internazionale di merci su strada effettuato da automezzi di portata utile non inferiore a 3,5 tonnellate (incluso cross-trade e cabotaggio stradale); \* dati provvisori.

Se si includono anche i vettori su strada esteri si osserva una riduzione del 20,4%. Nel periodo 1990-2018, il trasporto merci per ferrovia è diminuito del 3,7%, con una flessione nel 2018 dopo che negli ultimi due anni, invece, si era registrato un aumento rispetto al 1990, nel 2019 torna a crescere di poco; tale modalità rappresenta nel 2018 e nel 2019 l'11% circa del totale traffico nazionale e meno del 9% circa inclusi i vettori esteri. Il trasporto merci di cabotaggio via mare, la cui quota è pari al 32% circa del totale traffico nel 2018 e del 27% circa inclusi i vettori esteri, è aumentato dell'81,4% nel periodo 1990-2018 con un forte contributo dovuto all'aumento del traffico combinato marittimo effettuato con navi Ro-Ro e container.

Tabella 22- Traffico totale interno di merci in Italia per modalità di trasporto (quote modali in %)

| Modalità                     | 1990       | 1995       | 2000       | 2005       | 2010       | 2011       | 2012       | 2013       | 2014       | 2015       | 2016       | 2017       | 2018       | 2019       |
|------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Ferrovie                     | 11,5       | 11,8       | 11,0       | 8,3        | 7,7        | 9,4        | 10,5       | 9,8        | 10,6       | 11,0       | 11,8       | 11,0       | 11,2       | 10,7       |
| Cabotaggio marittimo         | 18,6       | 17,1       | 14,7       | 17,1       | 22,1       | 25,4       | 26,1       | 25,2       | 27,8       | 27,1       | 29,3       | 29,5       | 30,0       | 29,3       |
| Navigazione interna          | 0,1        | 0,1        | 0,1        | 0,0        | 0,1        | 0,1        | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Navigazione aerea            | 0,3        | 0,3        | 0,4        | 0,4        | 0,4        | 0,5        | 0,5        | 0,5        | 0,6        | 0,6        | 0,6        | 0,6        | 0,6        | 0,6        |
| Oleodotti                    | 4,6        | 4,5        | 4,3        | 4,0        | 4,0        | 4,5        | 5,0        | 4,9        | 4,8        | 4,7        | 5,0        | 4,8        | 5,1        | 4,8        |
| Autotrasporto (>3.5 t)       | 64,9       | 66,3       | 64,6       | 57,0       | 55,9       | 54,2       | 52,5       | 52,6       | 49,2       | 50,7       | 47,8       | 48,7       | 53,0       | 54,5       |
| Autotrasporto vettori esteri | -          | -          | 4,9        | 13,2       | 9,8        | 6,0        | 5,4        | 6,9        | 7,0        | 5,9        | 5,5        | 5,3        | nd         | nd         |
| <b>TOTALE</b>                | <b>100</b> |

Fonte: ISPRA, ISTAT, Eurostat

La serie storica dal 1990 al 2017 delle quote modali in % del traffico interno merci riportata in Tabella 22 evidenzia il positivo decremento del trasporto stradale a vantaggio quasi esclusivamente del trasporto marittimo di cabotaggio. La quota del trasporto ferroviario del traffico interno è negli ultimi anni intorno all'11%, da rilevare la crescita del trasporto marittimo di cabotaggio che si attesta intorno al 30% del traffico totale interno. Da segnalare infine che il dato del trasporto ferroviario in tonnellate negli ultimi anni evidenzia quote modali più limitate, sia con riferimento al trasporto nazionale sia totale, che si in media attestano intorno al 6-7%.

Gli effetti della pandemia da Covid-19 non sono ancora ufficialmente rilevati dalle fonti statistiche istituzionali. Dalle stime delle associazioni di operatori risultano decrementi in media nel 2020 del trasporto merci totale dell'ordine del -18/-20% con l'autotrasporto che dovrebbe registrare la maggiore riduzione di circa il -26% rispetto al 2019, il trasporto ferroviario del -7% circa, il marittimo del -7% circa e l'aereo del -24% circa (Confrtrasporto-Conffcommercio, 2021).

Considerando i soli dati della ripartizione tra i modi del trasporto terrestre (escluse quindi le navigazioni marittime ed aeree), i dati Eurostat al 2018 mostrano che la quota modale del trasporto su gomma totale effettuato in Italia in ton-km è pari all'81,8% rispetto alla media europea UE-28 del 73,1%, mentre il trasporto ferroviario in Italia fa registrare una quota modale complessiva del 12,4% rispetto alla media europea del 17,2% con punte di picco in Germania con il 19,2% e nei paesi dell'est europeo e scandinavi, dove le quote modali arrivano anche a quasi il 30%. In Austria e Svizzera, che sono tra i paesi più attivi in termini di sostenibilità ambientale del trasporto merci, la quota modale della ferrovia è pari rispettivamente al 28,1% ed al 34,6%.

In termini assoluti nel periodo 2010-2019 il trasporto ferroviario di merci in Italia è passato da circa 84 mln di tonnellate di merce del 2010 ai circa 94 mln di tonnellate trasportate nel 2019 e dai circa 40,8 mln di treni-km del 2010 ai circa 48,4 mln del 2019. Il trasporto intermodale ferroviario (container, casse mobili e semirimorchi non accompagnati e veicoli stradali accompagnati) è passato dalle circa 35,4 mln di ton. e circa 7,1 mld di ton-km del 2010 alle circa 60,5 mln di ton. e 12,9 mld di ton-km del 2019 (ISTAT 2021). Interessante

notare che la quota di intermodale sul totale ferroviario è passata dal circa 42% al circa 64% dal 2010 al 2019, segno dell'evoluzione in senso della sempre maggiore "unitizzazione" del mercato logistico ferroviario in particolare incentrato sul trasporto di UTI (unità di trasporto intermodale).

I dati di traffico dei principali nodi merci della rete ferroviaria considerati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ovvero 16 interporti e 16 piattaforme logistiche con traffico di almeno 40 treni/settimana, quest'ultime, eccetto Catania Bicocca, tutte localizzate nel Nord Italia, sono piuttosto frammentari e non esistono di fatto rilevazioni ufficiali sulla domanda O-D nemmeno tra i c.d. "nodi primari di interscambio" della rete europea TEN-T (figure 6 e 7).

I dati mostrano che sono le piattaforme logistiche a generare i maggiori flussi di traffico ferroviari, in particolare verso gli altri scali (Tabella 23). Risulta invece scarso il traffico tra porti e interporti, a significare tra gli stessi una mancanza oggettiva di integrazione. Quasi del tutto assenti sono i collegamenti tra gli interporti, che dovevano costituire, per logica originaria della legge istitutiva, la maglia portante della rete dei collegamenti intermodali e che invece sono diventati prevalentemente luoghi di insediamento logistico immobiliare con netta dominanza dei trasporti camionistici. Si è quindi in presenza di una mappa dei collegamenti tra i punti aggregatori di traffico che risulta estremamente lacunosa, inadeguata ad assicurare competitività al sistema logistico nazionale. Non si è costruita quella rete di collegamenti primari capace di assicurare non solo le connessioni ai servizi internazionali di trasporto ma anche i rilanci verso le destinazioni di produzione e consumo dei mercati nazionali (MIT, Politiche per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci, Discussion paper, 2016).

Fig. 6 - Gli interporti italiani e la rete TEN-T [RFI, ottobre 2015]

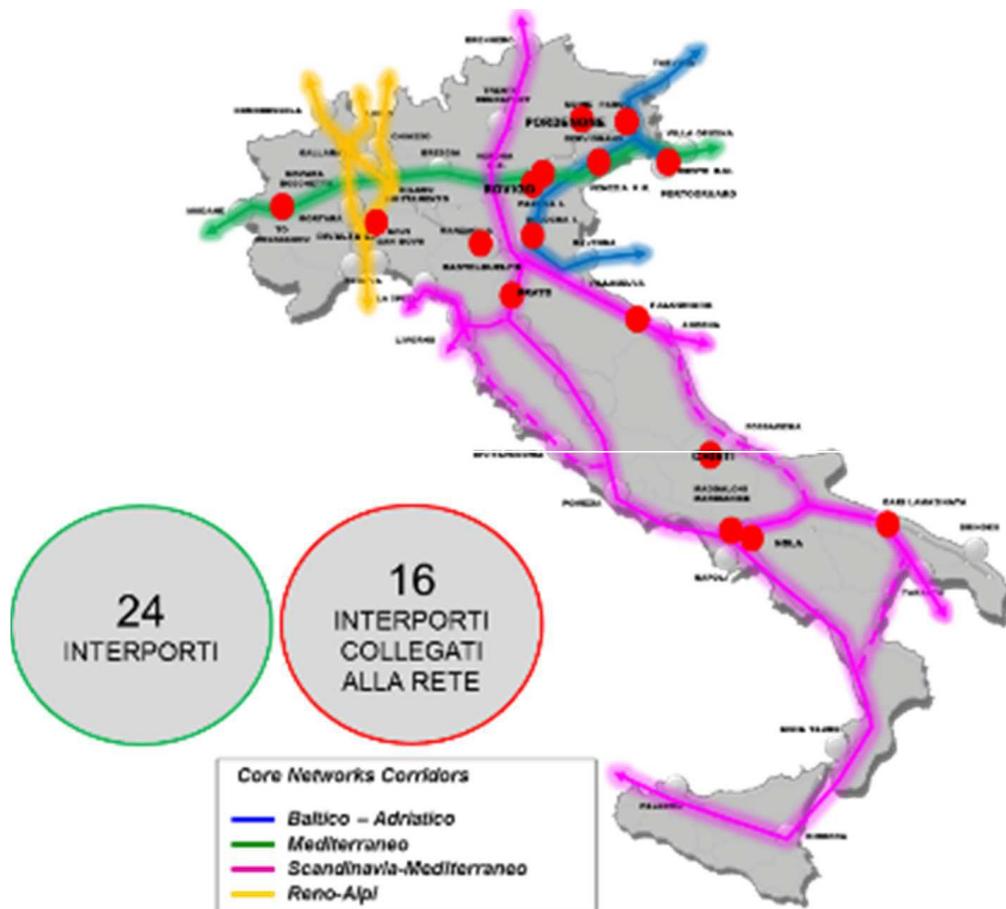


Fig. 7 - Le 16 principali piattaforme logistiche italiane e i treni operati [RFI, ottobre 2015]

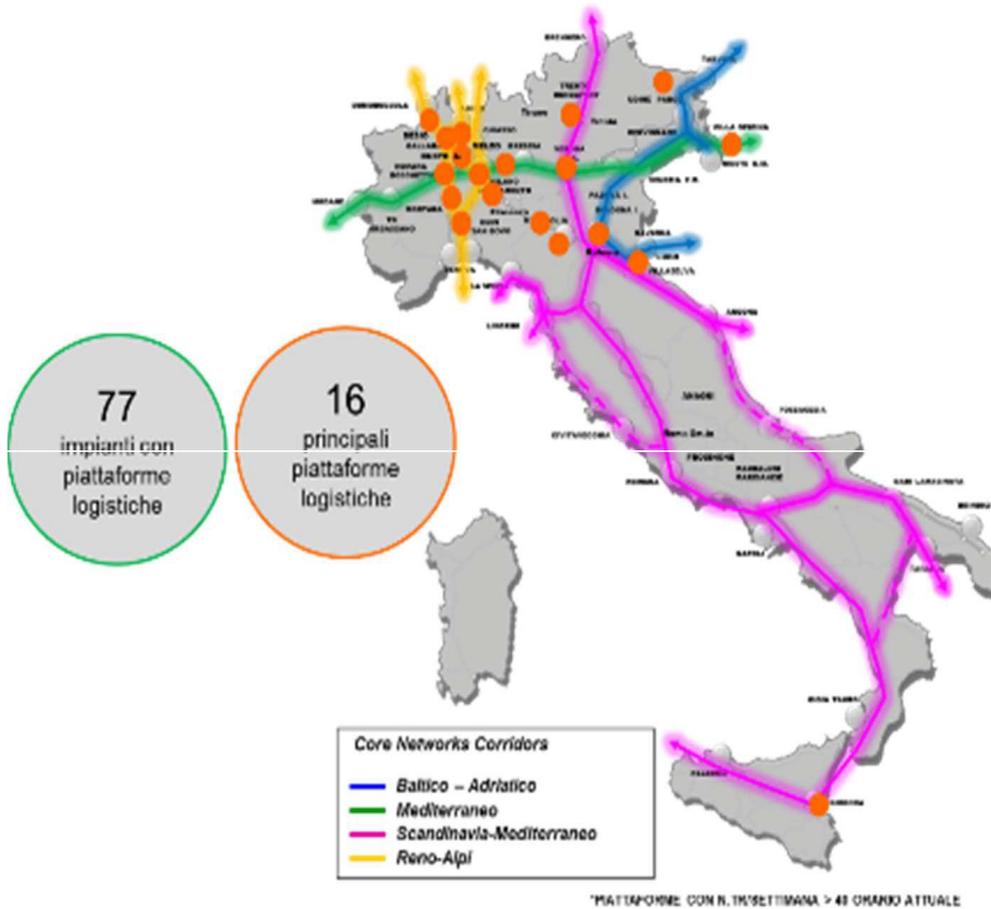


Tabella 23 - Densità dei flussi in base all'orario programmato attuale [RFI, ottobre 2015]

|                       | Flussi |  | n.tr/settimana*           |
|-----------------------|--------|--|---------------------------|
| Piattaforma logistica |        |  | Altri scali 1.712         |
| Altri scali           |        |  | Altri scali 860           |
| Porti                 |        |  | Altri scali 462           |
| Piattaforma logistica |        |  | Piattaforma logistica 366 |
| Porti                 |        |  | Piattaforma logistica 272 |
| Interporti            |        |  | Altri scali 270           |
| Piattaforma logistica |        |  | Interporti 174            |
| Porti                 |        |  | Interporti 110            |
| Interporti            |        |  | Interporti 16             |
| Porti                 |        |  | Porti 0                   |

La mappa dei collegamenti presenta una matrice di origine e destinazione prevalentemente orientata ai collegamenti da e verso l'Europa, e si ferma in una "gronda" Nord dell'Italia, costituita dai terminali di Novara, Busto/Gallarate e Verona. Le prosecuzioni sono prevalentemente di carattere camionistico dal momento che, nel corso dell'ultimo decennio, la rete dei collegamenti intermodali nazionali si è progressivamente ridotta. Le ragioni di questo *intermodal logistics divide* sono determinate dalla carenza di politiche di sostegno alla intermodalità in Italia rispetto agli altri paesi europei ed in particolare Svizzera, Austria e Germania che,

mediante mirate politiche di settore, svolgono un ruolo strategico di regolazione del mercato del trasporto di attraversamento dei valichi alpini per l'inoltro delle merci anche da e per l'Italia. Non è un caso che tra i principali operatori del trasporto intermodale strada-ferro in Italia si trova, ad esempio, Kombiverkehr, imprese tedesca che produce circa 250 treni/settimana sulla direttrice Italia-Germania tra i quattro valichi alpini, con il Brennero a catturare più della metà dei traffici, seguito dal Gottardo. Anche Hupac impresa svizzera che gestisce diversi terminal tra i quali Busto Arsizio/Gallarate in Lombardia, vera e propria porta d'accesso dell'operatore al mercato italiano con una superficie di 240.000 mq, 13 binari interni di lunghezza fino a 750 metri, che produce circa 25 coppie di treni/giorno da/per Italia, Germania, Svizzera, Belgio, Olanda, Scandinavia e Spagna.

## 5.2 Sostenibilità del trasporto ferroviario merci

I trasporti emettono, a livello europeo, circa un quarto delle emissioni di gas a effetto serra rispetto al totale emesso e si configurano come settore chiave su cui agire per la riduzione del riscaldamento globale. Ai fini del conseguimento della neutralità climatica è necessaria al 2050 una riduzione delle emissioni da trasporti del 90% rispetto ai livelli del 1990, tramite il contributo di tutte le modalità: stradale, ferroviaria aerea e per vie navigabili. Risulta fondamentale il potenziamento dell'intermodalità. L'evoluzione nel tempo mostra una continua crescita delle emissioni di gas serra dai trasporti fino al 2007, anno da cui inizia la decrescita fino al 2017, salvo un incremento registrato nel 2014, nel 2018 sono aumentate nuovamente. L'andamento è attribuibile alle dinamiche combinate del trasporto passeggeri, di cui l'autotrasporto privato è predominante e del trasporto merci, ancora fondamentalmente legato al trasporto su gomma che hanno risentito del periodo di crisi economica dal 2007, pur mostrando una ripresa negli ultimi anni.

Il settore dei trasporti è attualmente responsabile dell'emissione di circa 104 Mton CO<sub>2</sub>eq nel 2018, la crescita riscontrata negli anni della domanda di trasporto, nonostante i periodi di crisi, ha controbilanciato il miglioramento conseguito nell'efficienza energetica dei mezzi di trasporto e l'incremento nell'uso di carburanti a minori emissioni (Tabella 24).

Tabella 24 - Emissioni di gas serra dal settore dei trasporti per tipo di gas e quota dei trasporti sul totale (esclusi bunker aerei e navali internazionali) kt CO<sub>2</sub>eq

|                                      | 1990    | 1995    | 2000    | 2005    | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    | 2015    | 2016    | 2017    | 2018    |
|--------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Emissioni di gas serra dai trasporti | 102.216 | 114.272 | 123.808 | 128.449 | 115.247 | 114.183 | 106.490 | 103.801 | 108.638 | 106.008 | 103.137 | 99.486  | 104.263 |
| di cui: anidride carbonica           | 100.313 | 111.502 | 121.400 | 126.554 | 113.952 | 112.930 | 105.313 | 102.655 | 107.465 | 104.854 | 102.002 | 98.391  | 103.096 |
| Metano                               | 949     | 1.078   | 819     | 522     | 317     | 300     | 268     | 255     | 250     | 241     | 224     | 210     | 199     |
| protossido di azoto                  | 953     | 1.691   | 1.588   | 1.371   | 977     | 952     | 907     | 890     | 923     | 911     | 910     | 884     | 967     |
| Emissioni totali di gas serra        | 517.745 | 532.419 | 554.105 | 580.599 | 505.773 | 492.475 | 472.722 | 442.708 | 426.211 | 434.043 | 432.119 | 427.707 | 427.529 |
| Quota sul totale %                   | 19,7    | 21,5    | 22,3    | 22,1    | 22,8    | 23,2    | 22,5    | 23,4    | 25,5    | 24,4    | 23,9    | 23,3    | 24,4    |

Fonte: ISPRA

Nel 2018, in Italia, i trasporti sono stati responsabili del 24,4% delle emissioni totali di gas serra. Le emissioni di anidride carbonica, che nel 2017 costituiscono il 98,9% del totale settoriale, sono strettamente collegate ai consumi energetici. La riduzione delle emissioni complessive di metano è dovuta all'effetto combinato da un lato dei miglioramenti tecnologici che limitano le emissioni di composti organici volatili e le emissioni evaporative (per le auto) e, dall'altro, all'espansione del parco a due ruote che produce un aumento delle emissioni; va sottolineato che in Italia è presente una considerevole flotta di motocicli e ciclomotori, della

quale solo una parte è conforme ai recenti limiti sull'emissione di composti organici volatili (che includono il metano). Le emissioni di protossido di azoto sono connesse all'uso di marmitte catalitiche le quali sono costruite in modo da contenere le emissioni di questo gas solo nei veicoli più recenti. Nel 2018 il 72% delle emissioni di anidride carbonica del settore si produce nell'ambito del trasporto passeggeri ed 28% nel trasporto merci, la quota dovuta al trasporto stradale, di passeggeri e di merci, è pari al 92,9% e la quota di tutte le altre modalità è del 7,1% (Tabella 25).

Tabella 25 - Emissioni di CO2 per tipo di traffico e modalità di trasporto (% esclusi aerei e navi internazionali)

| Tipo di traffico                     | 1990       | 1995       | 2000       | 2005       | 2010       | 2011       | 2012       | 2013       | 2014       | 2015       | 2016       | 2017       | 2018       |
|--------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Passeggeri                           | 62,5       | 65,2       | 64,3       | 62,7       | 62,8       | 61,9       | 62,9       | 64,8       | 66,2       | 67,9       | 69,5       | 70,3       | 72,0       |
| Merci                                | 37,5       | 34,8       | 35,7       | 37,3       | 37,2       | 38,1       | 37,1       | 35,2       | 33,8       | 32,1       | 30,5       | 29,7       | 28,0       |
| <b>TOTALE</b>                        | <b>100</b> |
| <b>Modalità</b>                      |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
| Trasporto stradale                   | 92,4       | 93,4       | 92,5       | 93,2       | 92,6       | 93,0       | 93,3       | 93,6       | 94,0       | 94,1       | 94,0       | 93,6       | 92,9       |
| Altre modalità (trasporto nazionale) | 7,6        | 6,6        | 7,5        | 6,8        | 7,4        | 7,0        | 6,7        | 6,4        | 6,0        | 5,9        | 6,0        | 6,4        | 7,1        |
| <b>TOTALE</b>                        | <b>100</b> |

Fonte: ISPRA

I dati disponibili al 2019 (Fig. 8) confermano l'incremento del 3,2% delle emissioni di gas climalteranti rispetto al 1990 dovuto essenzialmente al trasporto stradale ed il forte contributo alla riduzione complessiva nel periodo dato dal trasporto ferroviario (-78%) e dal trasporto marittimo (-18,2%).

Fig. 8 - Variazioni nelle emissioni GHG 1990 - 2019



Fonte: ISPRA, 2021

La Tabella 26 riporta i fattori di emissione per ton-km trasportata per categoria di veicoli per il trasporto merci provenienti dai principali database esistenti a livello europeo (Ecoinvent, ELCD-JRC, DEFRA e Ecotransit).

Tabella 26 - Trasporto merci - confronto fattori di emissione per categoria di veicolo. Dati in gCO<sub>2e</sub> tkm

| Mezzo                              | Ecoinven<br>t 3.1 | ELCD | DEFRA<br>(2015) | Ecotransit | Minimo | Media | Massimo |
|------------------------------------|-------------------|------|-----------------|------------|--------|-------|---------|
| Veicoli leggeri <3,5 t             | 1960              | -    | 1145            | 666        | 666    | 1257  | 1960    |
| Camion 3,5-7,5t                    | 524               | 137  | 560             | 365        | 137    | 396   | 560     |
| Camion 7,5-16t                     | 219               | -    | 336             | 308        | 219    | 288   | 336     |
| Camion 16-32t                      | 170               | 96   | 197             | 132        | 96     | 149   | 197     |
| Camion >32t                        | 84                | 50   | 84              | 79         | 50     | 74    | 84      |
| Aereo merci<br>intracontinentale   | 1700              | 2090 | 1223            | 1276       | 1223   | 1572  | 2090    |
| Aereo merci<br>intercontinentale   | 1100              | -    | 677             | 766        | 677    | 847   | 1100    |
| Chiatte                            | 52                | 27   | 10              | 51         | 10     | 35    | 52      |
| Navi cisterna per acque<br>interne | 48                | 27   | 10              | 51         | 10     | 34    | 51      |
| Navi transoceaniche                | 12                | 13   | 16              | 6          | 6      | 12    | 16      |
| Navi cisterna<br>transoceaniche    | 6                 | 2    | 4               | 6          | 2      | 5     | 6       |
| Treno merci                        | 60                | 26   | 26              | 15         | 15     | 32    | 60      |

Fonte: Politecnico di Milano

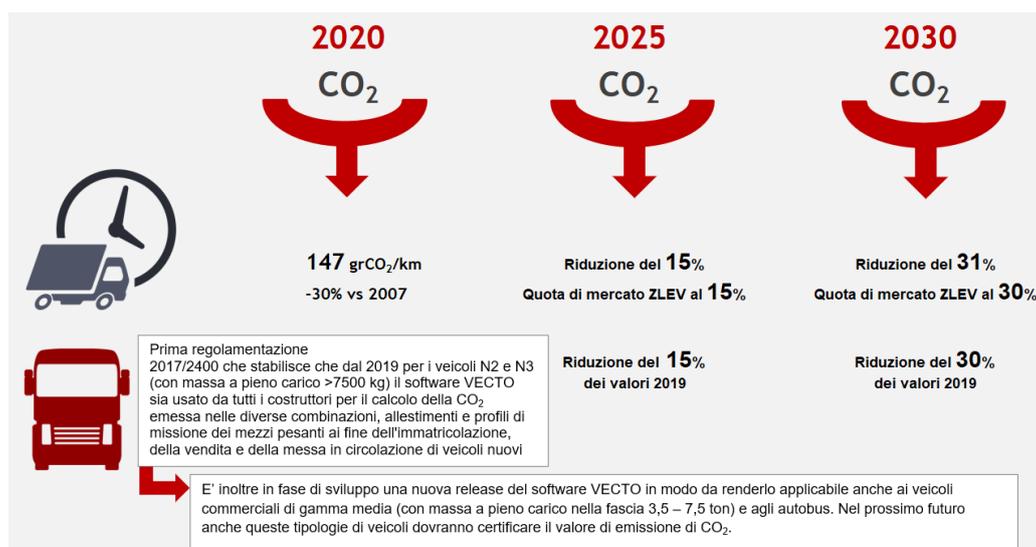
Tra i modi di trasporto terrestri il trasporto ferroviario risulta di gran lunga la modalità che meno contribuisce all'emissione di gas climalteranti e per tale motivo gli scenari previsionali del traffico merci in Italia ispirati al rispetto delle quote di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra al 2030 e 2050, nel rispetto degli Accordi di Parigi, prevedono un necessario spostamento modale dalla strada alla ferrovia ed alla modalità marittima. In particolare, il maggiore contributo in tal senso potrà essere dato dal trasporto combinato terrestre (strada-rotai) e marittimo (Autostrade del mare) come previsto dal Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) del 2019 nel quale si punta al consolidamento degli incentivi Marebonus e Ferrobonus come misure fondamentali per l'efficienza energetica nel settore dei trasporti. Lo *shift* modale rappresenta un intervento prioritario ed altamente efficace in termini di rapporto tra costi e benefici. Sarà quindi importante rilanciarle per il periodo 2021-2030, prevedendo un aggiornamento e un potenziamento riguardo all'esperienza maturata negli ultimi anni, migliorando le attività di monitoraggio al fine del conteggio del risparmio energetico e di emissioni nocive all'ambiente conseguito.

Il target è conseguire entro il 2050 una riduzione del 60% delle emissioni di gas serra (GHG) rispetto ai livelli del 1990. Tale obiettivo sarebbe il contributo offerto dal settore trasporti all'obiettivo europeo di una riduzione dei GHG dell'80-95% previsto nella "Roadmap for a low carbon economy" (Commissione Europea, 2011).

Nel dettaglio, gli strumenti principali individuati dal *White Paper* per il conseguimento di questo macro-obiettivo sono: le città dimezzino entro il 2030 l'uso delle auto con il motore a scoppio, eliminandole del tutto entro il 2050; entro la stessa data si sposti su ferrovia la maggior parte del trasporto passeggeri su medie distanze; entro il 2030, per almeno il 30% del trasporto merci che supera i 300 km vengano utilizzate la ferrovia o la via d'acqua (quota che dovrebbe raggiungere il 50% entro il 2050); venga incrementato l'uso di carburanti a basse emissioni nel trasporto aereo fino a raggiungere il 40% entro il 2050; entro il 2050, le emissioni di CO<sub>2</sub> derivate dagli oli combustibili del trasporto marittimo si riducano del 40-50%. (ISPRA, 2021).

Sul fronte dell'autotrasporto merci in Italia, gli obiettivi di riduzione di CO<sub>2</sub> al 2025 e al 2030, adottati dall'UE e riportati in Fig. 9, obbligano tutti i produttori di camion a concentrarsi e a intensificare notevolmente gli investimenti in propulsori e carburanti alternativi.

Fig. 9 - Regolamentazione europea di riduzione della CO2 post 2020



Fonte: ACEA

I dati di ACEA (Associazione europea costruttori autoveicoli) mostrano che il 98,3% di tutti i camion medi e pesanti (oltre le 3,5 tonnellate) che circolano sulle strade europee è a trazione diesel. I veicoli elettrici rappresentano una quota trascurabile di tutti i camion in circolazione (0,01%, o uno ogni 10.000 veicoli) e circa lo 0,4% funziona a gas naturale. È dunque indispensabile realizzare in tempi brevi un'ampia e diffusa rete di infrastrutture di ricarica dedicate per i camion - oggi completamente assente - oltre a mettere in atto di incentivi significativi per rendere i camion elettrici o ad alimentazione alternative al diesel una scelta commercialmente fattibile e competitiva per gli operatori dei trasporti, favorendo così il rinnovo della flotta. Secondo il Report 2019 di ACEA sul parco circolante, risultano 6,6 milioni di camion sulle strade europee. Con oltre 1,1 milioni di camion, la Polonia ha la più grande flotta di camion nell'UE, seguita da vicino da Germania e Italia. Il rapporto mostra anche che la flotta di camion sta invecchiando rapidamente, nell'UE i camion hanno in media 12,4 anni, rispetto agli 11,7 anni del 2013.

In tal senso la scelta dell'intermodalità viene sempre più a delinearsi come la vera possibile svolta *green* che può fare il sistema dei trasporti merci in Italia. La rete degli interporti, dei terminali ferroviari e delle piattaforme logistiche per il combinato/intermodale terrestre e dei porti per il combinato marittimo, potrebbero assumere il ruolo di piattaforme/nodi logistici di produzione, stoccaggio, distribuzione e rifornimento di motrici stradali, furgonati per il breve raggio ed anche navi nei porti attrezzati per lo stoccaggio e rifornimento di GNL e bio-GNL, con carburanti "non fossili". Tali nodi avrebbero inoltre la funzione di concentrazione e smistamento di semirimorchi e altre UTI che dovrebbero viaggiare per le percorrenze superiori ai 300/400 km quasi esclusivamente con le modalità ferroviaria e marittima a seconda delle diverse esigenze e degli itinerari e pertanto "terminalizzare" i carichi in origine e destinazione con il trasporto stradale a bassissimo o nullo impatto ambientale.

Le motrici stradali elettriche (*fuel cell*) e/o alimentate con carburanti alternativi rinnovabili di origine "non fossile" (idrogeno verde, biometano, biodiesel, gas sintetico, ecc.), concentrate e basate in nodi logistici *green* di produzione, rifornimento e ricarica di combustibili rinnovabili alternativi alla trazione diesel, avrebbero la strategia funzione di "terminalizzazione" di primo e/o ultimo miglio su gomma per un'area di gravitazione che, a seconda delle tecnologie adottate, potrebbe essere compresa in un raggio tra i 150 ed i 400 km, tenendo conto che l'opzione intermodale *green* di adduzione con veicoli stradali a zero impatto ambientale alla ferrovia ed ai mezzi navali, può costituire una scelta di politica dei trasporti "obbligata" in chiave ambientale nei prossimi anni per il raggiungimento dei sempre più stringenti obiettivi di decarbonizzazione del trasporto merci.

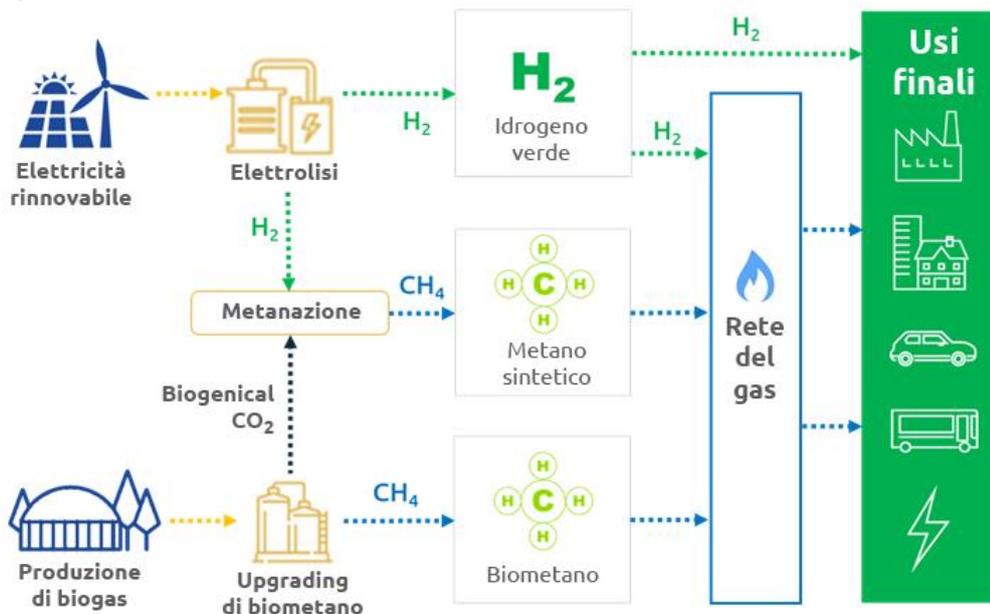
Le agevolazioni e gli incentivi, recentemente rafforzati e finanziati anche con il PNRR, che finanzia infatti nella Componente M5C3: Interventi Speciali per la Coesione Territoriale, interventi di connessione di “ultimo-miglio” principalmente ferroviari con porti e aree industriali ricadenti nelle ZES, privilegiando progetti di *digital logistics* o *energy efficiency* che favoriscono la riduzione di emissioni di gas climalteranti, previsti per l’insediamento di attività produttive nelle Zone Economiche Speciali retroportuali del Mezzogiorno, potrebbero fortemente incentivare investimenti in piattaforme per la “Transizione Ecologica Logistica” (ZES-TEL) e relativi *Green Intermodal Corridors* di collegamento tra di esse, realizzando nel Mezzogiorno continentale una rete intermodale “a zero emissioni” con costi, tempi ed esternalità negative molto ridotti rispetto agli attuali. Infatti, le quattro Zone Economiche Speciali retroportuali di Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro sono i vertici di un quadrilatero che, una volta rese idonee dal punto di vista infrastrutturale, ed indirizzate dal punto di vista strategico-insediativo a favore di imprese orientate all’innovazione e all’export nei settori di eccellenza del Mezzogiorno (compreso quello energetico e dei trasporti e della logistica), potrebbero costituire una reale possibilità di recupero economico e ripartenza favorendo il maggiore interscambio sostenibile di merci con il resto d’Europa, lungo i corridoi europei terrestri (TEN-T) e marittimi (Autostrade del Mare) e, lungo le rotte marittime internazionali, con gli altri continenti (Asia, Africa, Medio Oriente).

Va sottolineato che tra le ZES della Regione Campania è ricompresa l’area industriale Valle Ufita, insieme alle prossime aree industriali di Calaggio (Lacedonia) e Pianodardine (Avellino), per la quale il PNRR prevede il finanziamento del terminal intermodale strada-ferrovia lungo la nuova linea ad alta velocità/alta capacità (AV/AC) Napoli-Bari a circa 2 km dalla suddetta ZES ed in connessione con l’autostrada Napoli-Bari (casello di Grottaminarda).

### **Focus: decarbonizzazione del trasporto merci e combustibili non fossili**

I trasporti rappresentano il 30% del consumo totale di energia nell'UE e il 98% di tali consumi di energia per i trasporti è rappresentato dai combustibili fossili. Tutti i combustibili fossili contribuiscono alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al cambiamento climatico. A partire dalla produzione di carburanti alternativi ai fossili si potrebbe sviluppare una virtuosa filiera di attività legate al trasporto merci con carburanti a basse o zero emissioni di CO<sub>2</sub>. Dall’elettrolisi che prevede l'utilizzo di energia elettrica rinnovabile (ad esempio da centrali idroelettriche, fotovoltaico o eolico) per scomporre l'acqua in idrogeno e ossigeno, senza produzione di CO<sub>2</sub>, si ottiene "idrogeno verde" (Figura 10). Ad oggi si produce in questo modo circa il 4/5% dell'idrogeno globale ma alla luce della progressiva riduzione del costo dell'energia solare ed eolica e degli elettrolizzatori, questa modalità di produzione di carburante non fossile può rivelarsi vincente per la transizione energetica del trasporto merci con l’impiego di veicoli elettrici con “celle a combustibile” (*Fuel Cell Electric Trucks*). Con l'utilizzo di biocarburanti avanzati (che non entrano in competizione con altri prodotti agricoli) la CO<sub>2</sub> liberata nel processo è ecologicamente neutra, in quanto la CO<sub>2</sub> utilizzata per generare la biomassa e la CO<sub>2</sub> liberata coinciderebbero e non darebbero pertanto luogo ad alcun incremento netto di biossido di carbonio. Il biometano rende la bio-mobilità rinnovabile e ancora più *green*; questa risorsa, che può essere ottenuta dalla frazione organica dei rifiuti urbani o da scarti agricoli e agroalimentari, emette livelli quasi nulli di polveri (così come il gas naturale convenzionale) e riduce ulteriormente fino ad azzerare la CO<sub>2</sub> rispetto al metano e ai carburanti tradizionali. Le emissioni di un veicolo a biometano sono paragonabili a quelle di un veicolo elettrico alimentato con energia eolica (SNAM, 2021). La metanazione biologica è una soluzione di particolarmente interessante perché combina nello stesso sito la produzione di metano sintetico alla produzione di biogas. Nella metanazione biologica, infatti, è la CO<sub>2</sub> già presente nel biogas che viene convertita in metano e ciò può avvenire aggiungendo idrogeno all’interno dello stesso digestore anaerobico (metanazione in situ), oppure in un apposito reattore biologico posto a valle del digestore (metanazione ex situ). Se i reagenti utilizzati sono neutri dal punto di vista delle emissioni climalteranti (es. CO<sub>2</sub> biogenica e idrogeno elettrolitico), si possono ottenere vettori energetici strategici per la decarbonizzazione dei settori di uso finale, in particolare dei trasporti difficilmente elettrificabili (aerei, navi e trasporto pesante su strada).

Fig. 10 - Produzione e distribuzione di carburanti neutri “non fossili”

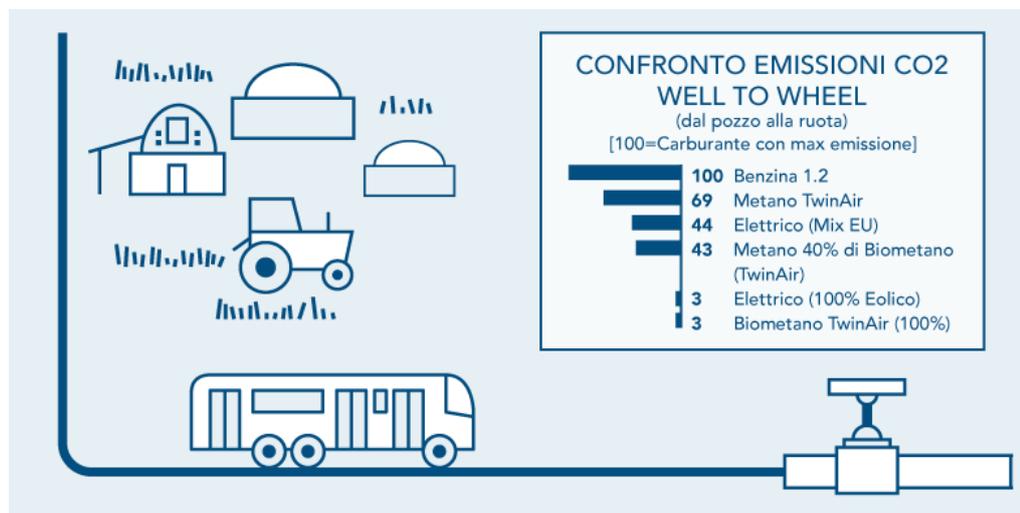


Fonte: SNAM

Gli investimenti nei biocombustibili presenterebbero il doppio vantaggio di contribuire agli obiettivi in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> e di assicurare approvvigionamento di carburanti alternativi a quelli fossili. Il biometano prodotto e purificato negli impianti di nuova generazione ha generalmente standard di qualità molto elevati con livelli di purezza superiori al 95%. Il biometano è chimicamente identico al gas naturale (CH<sub>4</sub>) e per questo motivo può essere immesso senza problemi nelle reti di trasporto e distribuzione del gas. Una prospettiva interessante per il biometano è la sua liquefazione e conseguente trasformazione in bio-GNL, l'unica tecnologia attualmente disponibile e a costi competitivi per lo sviluppo di carburanti totalmente rinnovabili e a quasi zero CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti. Per alimentare i camion a biometano liquefatto, si stanno sviluppando progetti che prevedono la realizzazione di impianti di micro-liquefazione distribuiti sul territorio, in grado di produrre circa 150.000 tonnellate di bio-GNL all'anno e supportare sia l'aumento della flotta circolante di camion a gas naturale, dagli attuali 3.000 potenzialmente fino a 15.000 unità, sia lo sviluppo delle attività di bunkeraggio a supporto del mercato marino ed anche di treni alimentati con GNL, ancora in fase sperimentale, da impiegare su linee non elettrificate in alternativa i treni diesel.

Federmetano stima che il biometano che si andrà a produrre al 2030, ovvero 8 mld Sm<sup>3</sup>, possa essere utilizzato per l'autotrazione e che quindi il 15% dei mezzi circolanti possa muoversi a biometano. Per quanto riguarda il bio-GNL, attualmente sono 3 gli impianti di produzione ma tale produzione deve essere incrementata per consentire quote maggiori di trasporto a zero impatto ambientale. Dotare l'Italia di infrastrutture e tecnologie per l'utilizzo del gas naturale comporta vantaggi ancora maggiori in un prossimo futuro, si rafforza infatti la creazione di una piattaforma per lo sviluppo del biometano, carburante con un'impronta ambientale simile all'elettrico (Fig. 11), e si promuove un incremento della produzione nazionale di gas con ricadute positive sul comparto agro-alimentare poiché il biometano si ottiene anche dalla trasformazione di sottoprodotti agricoli e agroindustriali.

Fig. 11 - Confronto emissioni WTW (dal pozzo alla ruota) dei biocarburanti



Fonte: SNAM, 2021

La componente M2C2 del PNNR “Energia Rinnovabile, Idrogeno, Rete e Mobilità Sostenibile”, a conferma della traiettoria di sviluppo futuro della sostenibilità del trasporto merci, finanzia con 1,92 Mld di euro investimenti per lo sviluppo del biometano ed con oltre 0,5 Mld di euro la sperimentazione dell’uso dell’idrogeno per il trasporto pesante stradale e ferroviario. Al riguardo, interessanti sviluppi nel trasporto ferroviario si stanno sperimentando anche con l’impiego dell’idrogeno. In Germania, nella regione della Bassa Sassonia, sono già in servizio dal 2018 treni regionali passeggeri a idrogeno con celle a combustibile Coradia iLINT di Alstom. Il Coradia a idrogeno garantisce le medesime prestazioni operative dei treni diesel, compresa l’autonomia. I primi treni ad idrogeno in Italia saranno impiegati sulla linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo gestita da Ferrovienord (FNM e Trenord) che promuoveranno la prima *Hydrogen Valley* italiana. I punti principali del progetto, denominato H2iseO, sono oltre all’acquisto di nuovi treni alimentati a idrogeno, che serviranno dal 2023 la linea non elettrificata in sostituzione degli attuali treni diesel, la realizzazione di centrali per la produzione di idrogeno. Il primo impianto di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno sarà realizzato da FNM a Iseo tra il 2021 e il 2023 nell’area del deposito di Trenord dove attualmente viene effettuato il rifornimento dei treni diesel, nonché l’attività manutentiva dei convogli e prevede il ricorso iniziale alla tecnologia *Steam Methane Reforming* (SMR), da metano/biometano, con cattura e stoccaggio della CO2 prodotta, per la produzione di “idrogeno blu”. Entro il 2025 saranno inoltre realizzati uno o due ulteriori impianti di produzione e distribuzione di idrogeno da elettrolisi (idrogeno verde) lungo il tracciato della ferrovia.

### 5.3 Sviluppo dell’intermodalità nel Mezzogiorno: corridoio *scanmed* e direttrice trasversale tirreno-adriatica

Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo è l’asse Nord-Sud cruciale per l’economia europea e soprattutto italiana. Attraversando il Mar Baltico dalla Finlandia e dalla Svezia e passando attraverso la Germania, le Alpi e l’Italia, il Corridoio è lungo 9.374 km di cui quasi il 33% (3.053 km) ricade in territorio italiano (Fig. 12). Il progetto più importante di questo Corridoio è la galleria di base del Brennero. Esso interessa quindi il valico del Brennero fino ai porti di La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Taranto, Gioia Tauro, Bari, Ancona. I terminali ferroviari principali sono Trento Roncafort, Verona Q.E., Maddaloni-Marcianise e Bari Lamasinata. La superficie totale dei paesi ScanMed RFC è di circa 1,6 milioni di km, ovvero circa il 40% della superficie

totale dell'EU27. I paesi del Corridoio rappresentano circa il 15% della popolazione dell'EU27 ed il 17% degli occupati, producendo circa 1/5 del Prodotto Interno Lordo europeo.

Grazie alla posizione strategica nel Mar Mediterraneo, i porti italiani hanno una rilevanza fondamentale per le relazioni e i flussi di traffico con l'Africa del Nord e l'Europa Centrale. Nel Mezzogiorno in particolare, l'infrastruttura ferroviaria non è stata ancora del tutto adeguata, ragion per cui, risulta indispensabile potenziare e sviluppare nuove connessioni tra porti e terminali ferroviari, semplificare le procedure di controllo doganale e potenziare i terminali *inland* intermodali. Le principali categorie merceologiche trasportate lungo il Corridoio merci Scandinavia-Mediterraneo comprendono ferro e acciaio, materiali non ferrosi, prodotti chimici, farmaceutici e cosmetici, prodotti minerali non metallici, carta e prodotti editoriali, cibo e bevande (ad es. vino), macchinari, prodotti dell'industria tessile e di altre industrie. Nell'ottica di rendere più attrattivo il trasporto ferroviario, nel 2017 il Corridoio ha lanciato un progetto pilota per l'offerta di capacità integrata ferrovia-terminali. A tale iniziativa hanno aderito alcuni terminali e porti del Corridoio, tra cui Verona Quadrante Europa, Bologna Interporto e il Porto di La Spezia. In tal modo si potrà garantire a spedizionieri, imprese ferroviarie, MTO e a qualunque richiedente autorizzato la disponibilità di capacità nel terminale sin dalla fase di progettazione del trasporto ferroviario. La tratta Monaco-Verona rappresenta un collegamento chiave del Corridoio. In riferimento ai previsti incrementi di domanda su tale asse, il nuovo tunnel del Brennero rappresenterà un'infrastruttura strategica di primaria importanza per consentire l'efficientamento del trasporto delle merci internazionale (RFI, 2021).

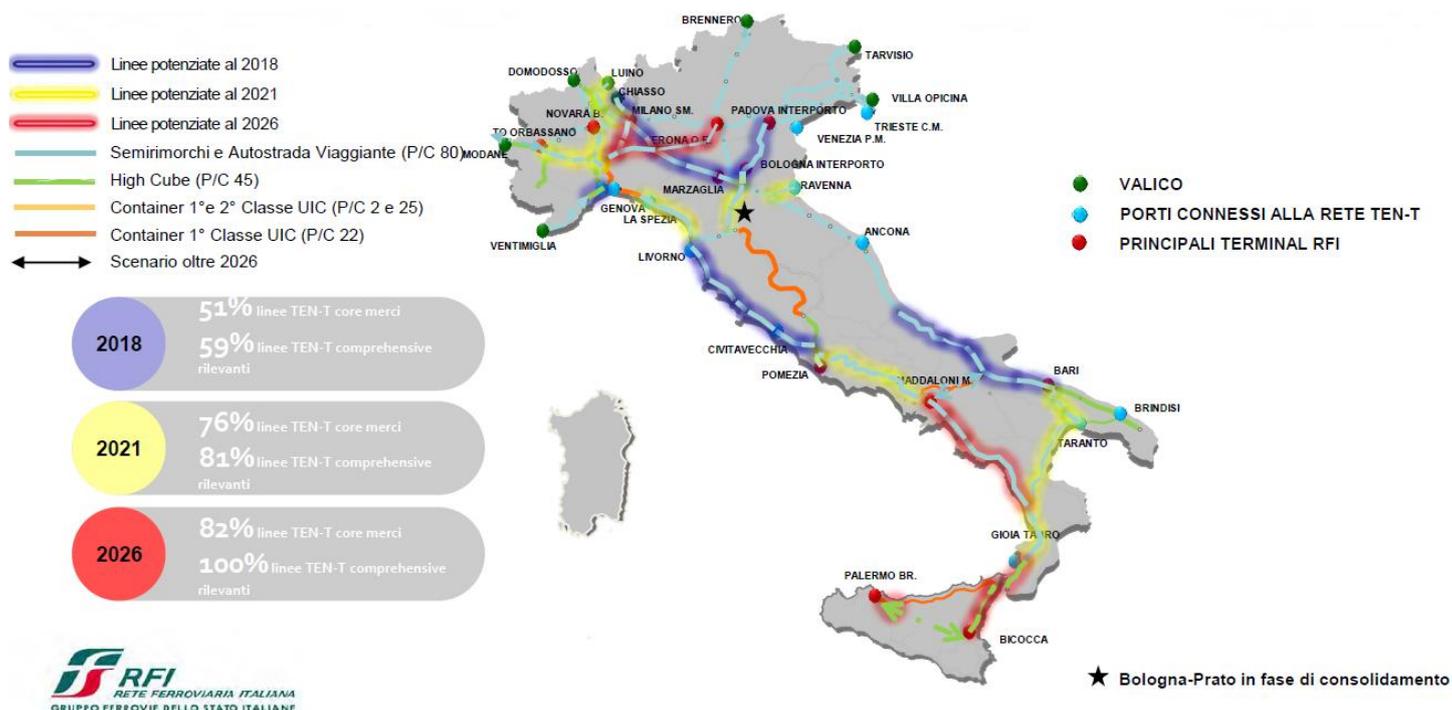
Fig. 12 - ScanMed Rail Freight Corridor



La rete ferroviaria nazionale ricadente nel Corridoio ferroviario Scan-Med presenta una notevole disparità sotto il profilo della qualità e della disponibilità di infrastrutture ferroviarie. In particolare, emergono delle strozzature che interessano soprattutto il Mezzogiorno, sia per le direttrici longitudinali (Napoli-Reggio Calabria) che trasversali (Napoli-Bari). La realizzazione del Corridoio Scan-Med, con la costruzione/adequamento di oltre 9.300 km di ferrovia (3.053 in Italia), permetterà di mettere in comunicazione

le più importanti regioni dell'Unione Europea dal punto di vista socio-economico, rappresentando il 20% del PIL e circa il 15% della popolazione complessiva. Secondo il Work Plan di Corridoio nel 2030, grazie alla costruzione di questa grande infrastruttura europea nel 2030 si registrerà un incremento della merce trasportata in Europa del 30% in ton-km. Nella Fig. 13 è rappresentato il dettaglio della sezione italiana del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo ferroviario con indicazione dei porti connessi alla rete, dei principali terminali RFI e delle caratteristiche tecniche previste per il trasporto intermodale e combinato richiamate in Tabella 27.

Fig. 13 - Rail Corridor Scan-Med in Italia: potenziamenti previsti



In particolare, il potenziamento e la riqualificazione della direttrice trasversale Napoli-Bari con caratteristiche AV/AC per passeggeri e cargo fino a 250 km/h, permettono di conseguire importanti obiettivi dal punto di vista del trasporto intermodale, consentendo il miglioramento della competitività del trasporto su ferro, rispetto alla strada, attraverso l'incremento dei livelli prestazionali e l'incremento dell'accessibilità alla rete ferroviaria veloce anche di aree industriali interne, come nel caso della nuova stazione Hirpinia ed il connesso terminal intermodale, oltre che un significativo recupero di costi e tempi di percorrenza. Inoltre, si realizza il miglioramento dell'integrazione della rete ferroviaria italiana sud-est (Puglia-Basilicata) con il sistema AV/AC, con conseguente aumento generalizzato dell'offerta del servizio ferroviario per il Mezzogiorno ed il miglioramento dell'integrazione ferroviaria con le strutture dedicate all'intermodalità ed alla logistica, con conseguente aumento delle quote di trasporto merci su rotaia, in coerenza con il sistema di nodi (piattaforme intermodali e porti) previsti nel nuovo assetto della rete TEN-T e l'aumento degli standard di sicurezza (grazie anche all'eliminazione di numerosi passaggi a livello presenti sull'attuale linea) e di affidabilità complessiva della tratta. Il nuovo itinerario Napoli-Bari, dal punto di vista logistico, si inserisce nel territorio attraversato con una logica di Corridoio integrato con i nodi urbani, portuali ed interportuali, migliorando le performance della rete complessiva dei trasporti in termini di velocità, capacità, costi generalizzati, accessibilità, sia per le merci che per i passeggeri, rendendo i territori serviti più connessi ed attrattivi per le attività produttive.

Tabella 27 - Codifica delle linee che determina la sagoma ammissibile al transito dei treni intermodali

| CODIFICA LINEA | TIPI DI CARRO | LARGHEZZA MASSIMA | ALTEZZA MASSIMA | TIPI DI TRASPORTO                       |
|----------------|---------------|-------------------|-----------------|---|
| P/C 80         | Poche         | 2500 mm           | 4100 mm         | AUTOSTRADA VIAGGIANTE                   |
| P/C 60         | Poche         | 2500 mm           | 3900 mm         | AUTOSTRADA VIAGGIANTE<br>carro Modalohr |
| P/C 50         | Poche         | 2500 mm           | 3800 mm         | AUTOSTRADA VIAGGIANTE<br>carro Modalohr |
| P/C 45         | Poche         | 2500 mm           | 3750 mm         | High Cube                               |
| P/C 32         | Poche         | 2500 mm           | 3620 mm         | Casse mobili - Semirimorchi             |
| P/C 30         | Poche         | 2500 mm           | 3600 mm         | Container                               |
| P/C 25         | Poche         | 2500 mm           | 3550 mm         | Container                               |
| P/C 21         | Poche         | 2500 mm           | 3520 mm         | Container                               |

Fonte: RFI (Piano Industriale 2014-2017)

A conferma di ciò va citato l'Accordo di partenariato tra Commissione europea e Stati membri che ha stabilito modalità innovative nel nuovo ciclo di programmazione per l'individuazione degli interventi di miglioramento della competitività dei sistemi portuali e interportuali. Il Ministero ha concordato che la programmazione degli interventi, già a partire dal periodo 2014-2020, deve avvenire considerando le Aree Logistiche Integrate (ALI), che includono: a) un sistema portuale; b) eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche; c) le rispettive connessioni ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto. La livea AV/AV Napoli-Bari si qualifica come infrastruttura strategica di connessione tra la Piattaforma Logistica "Tirrenica Sud", di cui fanno parte il porto di Napoli e il sistema interportuale di Nola-Marcianise e i corrispondenti nodi della Piattaforma Logistica "Adriatica Sud", cioè il porto di Bari, l'interporto di Bari ed i porti di Brindisi e Taranto e la piattaforma logistica di quest'ultimo.

## 5.4 Il trasporto intermodale e combinato per le filiere territoriali logistiche del Mezzogiorno

Con trasporto combinato si intende lo scambio modale strada-rotai, strada-mare ed il riposizionamento a mezzo ferroviario dei container carichi/scaricati nei terminali portuali, nel quale la parte maggiore del viaggio avviene con mezzi diversi da quelli stradali che si limitano alla fase di "terminalizzazione", ossia del trasporto dell'unità di carico dal terminal ferroviario a destino e viceversa. Il combinato terrestre si avvale come noto di unità di trasporto intermodale carico (UTI) quali: casse mobili (*swap body*), semirimorchi e container, che vengono trasbordate dai mezzi stradali a quelli ferroviari o marittimi. Il combinato si distingue poi tra "non-accompagnato", nel quale è caricato sul treno o nave solo il semirimorchio e "accompagnato" o, "autostrada-viaggiante" nel caso della ferrovia, nel quale l'autista e il suo mezzo, motrice compresa, viaggiano sul treno o nave. Poiché la prima soluzione tende a costare significativamente meno della seconda, c'è una forte tendenza da parte dei policy-maker del settore a perseguire politiche atte a favorire l'adozione di soluzioni basate sul "non accompagnato". Il trasporto combinato riveste una particolare importanza soprattutto in quanto contribuisce a ridurre l'impatto ambientale delle emissioni dei veicoli commerciali e a diminuire la congestione e l'incidentalità lungo gli assi stradali. In Italia, questa modalità di trasporto si è particolarmente sviluppata sulle relazioni internazionali con i paesi europei, in quanto l'attraversamento delle Alpi pone grandi problemi, non solo di congestione dei valichi, ma anche di natura ambientale, cui i Governi dei paesi confinanti, Svizzera e Austria, hanno risposto con misure fortemente restrittive. Non è un caso pertanto che il nostro Paese sia il principale utilizzatore del combinato. Ciò vale, però, sulle relazioni internazionali, su quelle interne l'utilizzo della ferrovia è estremamente limitato. La ragione risiede nel fatto che il concorrente diretto del trasporto su ferro è quello su strada, i cui noli rappresentano il parametro di confronto del combinato. D'altra parte, il tuttostrada ben si presta sia a molte tipologie merceologiche che hanno tempi di ordine/consegna estremamente brevi (es. ortofrutta), sia alla struttura stessa della manifattura italiana fatta di PMI disperse sul territorio e con lotti di consegna di medio/piccole dimensioni.

L'attività di organizzazione del traffico combinato strada-ferro è appannaggio di operatori ferroviari il cui compito è quello di acquistare capacità di trazione e rivendere capacità di trasporto. Il rischio imprenditoriale risiede nell'organizzare i treni e nel cercare poi di rivendere gli slot disponibili sul mercato, sperando che il *load factor* raggiunto, ossia la percentuale di saturazione delle potenzialità di carico del treno, sia tale da coprire i costi sostenuti. Con riferimento agli operatori di trasporto stradale ed alla riconversione dal trasporto mono-modale all'intermodale, oltre al sostegno necessario per la transizione verso la sostenibilità ambientale della trazione, è necessario incentivare la riconfigurazione strutturale del servizio sempre più da orientarsi al trasporto di "primo miglio" e di "ultimo miglio" su scale di distanza minori e compatibili con la "terminalizzazione" dei servizi a lungo raggio ferroviari intermodali e marittimi di trasporto rotabili effettuati con navi Ro-Ro. La scelta dell'equipaggiamento intermodale dipende dalla tipologia di merce trasportata e in particolare dal rapporto peso/volume/valore e dalla tipologia di trasporto (FCL - *Full Container Load* vs LCL - *Less than full Container Load*) e, quindi, dalla specializzazione del trasportatore. Se esso mantiene una forte connotazione stradale, apprezzerà la flessibilità del semitrailer, dotato di una maggiore capacità di carico e tendenzialmente più adatto al trasporto sulla media distanza, ma caratterizzato anche da un maggiore costo di acquisto, manutenzione e gestione. L'operatore caratterizzato da una maggiore vocazione intermodale ferrostrada tenderà invece a preferire container e casse mobili, che richiedono uno spazio minore, sia nella fase di trasporto in modalità ferroviaria, per la quale, a differenza dei semitrailer, non sono necessari speciali carri ribassati, utilizzati per mantenere la sagoma entro i profili permessi, sia nella fase di stoccaggio presso i terminal di origine, transito e destinazione. I costi di queste attrezzature dedicate non sono trascurabili, ma la scelta del loro utilizzo permette di accedere ad una nuova quota di mercato del trasporto intermodale e di far evolvere il modello di business in direzione di un utilizzo più intensivo della flotta, riducendo la distanza media di percorrenza e aumentando il numero di viaggi che ciascun veicolo può condurre. Attraverso una corretta gestione del parco mezzi e ad un posizionamento intelligente sul mercato, sono molti gli operatori che hanno dato nuova linfa al proprio *business*, specializzandosi nel servire il traffico combinato, una nicchia di mercato popolata da caricatori più evoluti e sensibili alla sostenibilità delle operazioni logistiche ed i terminal intermodali attorno ai quali si concentra il loro giro d'affari. Tra gli incentivi indiretti e gli interventi di rapida attuazione rientrano ad esempio le agevolazioni dedicate in maniera specifica all'acquisto di mezzi dedicati all'intermodalità, l'estensione delle fasce orarie di circolazione anche ai weekend per i mezzi in transito da e verso i terminal intermodali e la semplificazione nella gestione documentale delle unità di carico che comportano un superamento delle 44 tonnellate su strada, attualmente assimilate in tutto e per tutto ai trasporti eccezionali, per i quali sono necessari permessi speciali, scorte dedicate e notifiche del percorso del carico (Contship Italia 2019).

L'attività terminalistica viene svolta nei terminali intermodali sia interni a strutture di tipo interportuale, sia ad esse esterne. Nel Mezzogiorno continentale sono presenti, 5 terminali ferroviari destinati al traffico intermodale: 1) Interporto di Marcianise-Maddaloni (CE); 2) Interporto Campano di Nola (NA); 3) Terminal di Bari-Ferruccio nei pressi dell'Interporto Regionale della Puglia; 4) Terminal di Foggia-Incoronata 5) Terminal di Brindisi. L'unico porto in cui è presente un terminal ferroviario intermodale allo stato attuale in esercizio è il porto di Taranto (Fig. 14).

Nonostante tali indubbe difficoltà presenti nella realizzazione di servizi di trasporto su ferro di lunga percorrenza lungo le direttrici Nord-Sud Adriatiche e Tirreniche, sono presenti nel Mezzogiorno alcune interessanti realtà imprenditoriali specializzate nel trasporto combinato ed intermodale di carichi marittimi e terrestri che, pur in un contesto territoriale caratterizzato da diverse difficoltà di carattere infrastrutturale ed organizzativo, offrono servizi competitivi con il tutto-strada, quali G.T.S. di Bari, Lotras di Foggia e ISC di Nola. Complessivamente, i terminal citati garantiscono più di 60 collegamenti settimanali andata/ritorno con i principali scali ferroviari del Nord Italia: Milano Segrate, Milano Smistamento, Melzo (MI), Interporto di Verona, Interporto di Bologna e Terminal Intermodale di Piacenza. Da notare come ognuno di questi terminal abbia anche importanti funzioni di gateway, potendo rilanciare le unità di carico verso varie destinazioni del Centro-Nord Europa, collegate da un articolato sistema di servizi (più di 500 treni/settimana andata/ritorno). Con riferimento al Mezzogiorno continentale, la regione Campania genera in origine/destinazione un traffico merci di 3,8 milioni di treni/km, la regione Puglia 4,9 milioni, la Basilicata 2,1 milioni e la Calabria 2,3 mln

di treni-km, per un totale di circa 13,1 mln di treni-km consuntivati, pari al circa 18% del totale nazionale (fonte RFI, 2018).

Fig. 14 - Principali terminali intermodali terrestri e portuali nel Sud Italia



Le filiere produttive del Mezzogiorno sono in molti casi quasi prive di strutture avanzate e integrate per settore di supporto alla produzione ed alla distribuzione sotto l'aspetto logistico, per la ridotta dimensione media delle imprese e la minore complessità organizzativa delle stesse che non consentono, unitamente agli aspetti legati alla bassa propensione ed alla capacità di investimento in forma associata, di disporre ed utilizzare strutture con funzioni logistiche avanzate di supporto al trasporto ed alla movimentazione in approvvigionamento ed in distribuzione delle merci a livello nazionale ed internazionale. Anche dal punto di vista della terziarizzazione di tali funzioni la situazione appare ancora ad un stadio di sostanziale arretratezza rispetto alle più moderne organizzazioni strategiche della *supply-chain*. I centri logistici multi-produttore hanno la stessa funzione dei depositi centrali delle aziende di produzione, con l'unica differenza che al loro interno possono essere gestiti prodotti di diverse imprese clienti. In tal modo l'operatore logistico riesce solitamente ad ottimizzare gli spazi e l'organizzazione e l'efficienza delle consegne. Le piattaforme distributive o Transit Point (TP) consentono di razionalizzare i trasporti in ingresso dai depositi centrali. Le piattaforme distributive svolgono la funzione di piccoli depositi periferici per le zone geografiche più remote. Dove non è necessaria la gestione a stock del prodotto si utilizzano i TP. Nei TP avviene il *cross docking* delle merci approntate dal deposito centrale sulla base degli ordini dei singoli clienti/punti vendita. Nelle regioni del Mezzogiorno pochissime sono le strutture di una certa rilevanza e quelle esistenti sono private ad uso esclusivo principalmente di grandi imprese, le restanti strutture non sono organizzate con modelli tipo di piattaforma logistica "multi-servizi e multi-cliente per la creazione di valore", ma piuttosto in realtà particolarmente frammentate dal lato della produzione in piccole unità disperse sul territorio, in alcuni casi con notevoli limitazioni all'accessibilità multimodale e non adeguate per supportare le produzioni locali ed il loro rapido ed efficiente deflusso verso le destinazioni nazionali ed internazionali. Assumono un ruolo determinante nella

gestione dei flussi lungo la filiera gli operatori logistici (3PL), in caso di outsourcing logistico, da parte sia dei produttori che dei distributori, gestendo in conto terzi le attività operative (stoccaggio, movimentazione, trasporto e consegne) ed anche quelle a valore aggiunto (confezionamento, merchandising, reverse logistics, etc.).

La Campania e la Puglia presentano una buona dotazione infrastrutturale con riferimento alle reti terrestri stradali e ferroviarie ed alla portualità commerciale, ma sono sicuramente molto carenti di infrastrutture funzionali allo sviluppo di un sistema logistico integrato per le piccole e medie imprese, se non quello fondato sui rapporti con la GDO (Grande Distribuzione Organizzata), in particolare per le filiere dell'agroalimentare. Gli indici sintetici regionali di dotazione infrastrutturale elaborati dalla Svimez riportati in Tabella 28, evidenziano che i Terminal intermodali sono nel Mezzogiorno quasi del tutto assenti con un indice sintetico pari a 1,2 fatta 100 la media nazionale. Il dato è migliore per la Campania con riferimento agli interporti che, però dal punto di vista dell'intermodalità ferroviaria producono molto meno rispetto alla potenziale capacità.

Tabella 28 – Indici sintetici regionali di dotazione infrastrutturale

TAB. 2. *Indici sintetici regionali di dotazione infrastrutturale (numeri indici Italia = 100,0)*

| Regioni e ripartizioni territoriali | Reti   |          |                  | Nodi                 |                      |       |           |                      |            |                  |
|-------------------------------------|--------|----------|------------------|----------------------|----------------------|-------|-----------|----------------------|------------|------------------|
|                                     | Strade | Ferrovie | Indice sintetico | Stazioni ferroviarie | Caselli autostradali | Porti | Aeroporti | Terminal intermodali | Interporti | Indice sintetico |
| Abruzzo                             | 204,8  | 85,2     | 145,0            | 105,7                | 132,4                | 12,9  | 33,0      | 0,8                  | 33,7       | 53,1             |
| Molise                              | 273,9  | 100,9    | 175,3            | 61,7                 | 18,4                 | 0,4   | 0,0       | 0,0                  | 0,0        | 13,4             |
| Campania                            | 65,4   | 89,3     | 77,2             | 131,5                | 188,9                | 89,5  | 52,7      | 3,2                  | 547,3      | 168,8            |
| Puglia                              | 85,7   | 87,8     | 85,6             | 49,0                 | 35,7                 | 43,5  | 87,1      | 1,4                  | 14,4       | 38,5             |
| Basilicata                          | 271,4  | 124,4    | 184,7            | 51,8                 | 52,9                 | 0,4   | 0,0       | 0,0                  | 0,0        | 17,5             |
| Calabria                            | 169,1  | 119,4    | 142,7            | 107,6                | 83,5                 | 183,4 | 78,9      | 0,4                  | 0,0        | 75,6             |
| Sicilia                             | 170,6  | 47,6     | 106,6            | 87,0                 | 138,0                | 43,6  | 99,5      | 0,7                  | 5,1        | 62,3             |
| Sardegna                            | 168,5  | 68,7     | 103,4            | 24,7                 | 0,0                  | 47,8  | 84,6      | 0,4                  | 0,0        | 26,2             |
| Nord-Ovest                          | 74,9   | 92,7     | 85,6             | 153,6                | 144,3                | 105,1 | 154,5     | 489,1                | 118,7      | 194,3            |
| Nord-Est                            | 91,0   | 125,3    | 109,9            | 94,0                 | 100,0                | 187,3 | 80,9      | 18,2                 | 457,7      | 156,3            |
| Nord                                | 81,7   | 106,4    | 95,8             | 122,7                | 121,3                | 147,7 | 116,4     | 245,0                | 268,4      | 170,3            |
| Centro                              | 88,7   | 118,1    | 104,2            | 108,1                | 93,8                 | 88,7  | 131,3     | 10,8                 | 57,7       | 81,7             |
| Centro-Nord                         | 83,8   | 109,9    | 98,3             | 117,9                | 112,4                | 128,5 | 121,2     | 168,7                | 188,9      | 139,6            |
| Sud                                 | 112,0  | 94,4     | 101,8            | 85,8                 | 89,4                 | 67,9  | 53,9      | 1,2                  | 44,5       | 57,1             |
| Isole                               | 170,1  | 52,8     | 105,8            | 56,9                 | 71,4                 | 45,6  | 92,3      | 0,6                  | 1,4        | 44,7             |
| Mezzogiorno                         | 130,7  | 81,0     | 103,1            | 74,2                 | 82,2                 | 58,9  | 69,4      | 0,9                  | 20,9       | 51,1             |
| Italia                              | 100,0  | 100,0    | 100,0            | 100,0                | 100,0                | 100,0 | 100,0     | 100,0                | 100,0      | 100,0            |

*Nota:* Le categorie infrastrutturali delle reti sono rapportate alla popolazione e quelle dei nodi alla superficie territoriale; gli indici di ciascuna categoria sono stati elaborati mediante ponderazione delle singole categorie elementari di dotazione fisica e qualitativa, per poi procedere a una elaborazione di indici sintetici.

*Fonte:* Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT, IFEL-ANCI e UIR, *Atlante delle infrastrutture*, 2015.

Quasi assente nel Mezzogiorno è lo scambio modale marittimo-ferroviario, che nei porti di La Spezia, Genova, Trieste, Venezia e Ravenna vede la produzione diretta in porto di circa 5 milioni di treni-km, oltre l'80% del totale dei porti italiani. L'accessibilità ai sistemi di trasporto intermodali strada-ferro e mare-ferro è molto limitata e non presenta capacità di movimentazione e trasporto adeguate al ruolo che il Mezzogiorno potrebbe svolgere sfruttando al meglio i terminali delle reti marittime intercontinentali. Infatti, l'area d'influenza dei terminali marittimi è anche funzione delle opportunità e della capacità di accesso alle reti terrestri per l'inoltro verso aree geografiche situate a medio-lunga distanza.

L'innovazione di processo nelle filiere del Mezzogiorno e in particolare in quelle agroalimentari, unita alla consapevolezza di quanto sia necessario conservare e tutelare le conoscenze tradizionali, gli aspetti socio-culturali e la valorizzazione delle produzioni tipiche dei diversi territori, costituiscono per l'Italia ed il Mezzogiorno un elemento fondamentale per consolidare e rafforzare la posizione di leadership a livello internazionale in campo agroalimentare. Le prospettive di crescita del sistema agroalimentare italiano, infatti,

dipendono anche da un continuo processo di aggiustamento dell'allocazione dei fattori produttivi e delle produzioni ai fini del mantenimento di adeguati livelli di produttività e competitività sui mercati internazionali. Fondamentale in tali osservazioni è diventato il congiunto e connesso concetto di filiera logistica, dove i servizi integrati di trasporto e logistica rivestono un ruolo centrale per valorizzare fasi e stadi della produzione e della distribuzione che altrimenti sarebbero soltanto origine di costi. L'integrazione, la sincronizzazione e il coordinamento, non più a livello delle singole funzioni di produzioni, ma ricondotto a livello dei processi di approvvigionamento, trasformazione e distribuzione all'interno della catena logistica produttiva e distributiva, costituiscono fattori strategici necessari per l'ottimizzazione dei flussi fisici e informativi lungo i diversi anelli della catena, oltre che per lo sviluppo economico dei contesti locali in cui le filiere si inseriscono. Il ruolo della logistica e della gestione dei flussi nel sistema agroalimentare diventa centrale, giacché il problema del tempo necessario per trasportare il prodotto deperibile da un luogo ad un altro non può essere semplicemente considerato nella sua componente di distanza, ma piuttosto in quella organizzativa e dei servizi associati alla funzione trasportistica. La filiera logistica, pertanto, richiede la razionalizzazione dei flussi, nonché la diffusione e la gestione delle "piattaforme logistiche di filiera", intese come strutture in cui non solo transitano le merci in funzione dell'organizzazione delle consegne, ma anche aree in cui possono essere svolte attività che incrementano il valore della merce trasportata, riorganizzati attorno a nodi intermodali e poli logistici specializzati, trasformandoli in aree a forte vocazione distributiva e di concentrazione dell'offerta. La filiera logistica si integra con quella produttiva ed è da intendersi quindi come innovazione di processo giacché comporta il coordinamento, l'integrazione e l'organizzazione sia verticale che orizzontale tra i diversi soggetti coinvolti tra i quali si instaurano rapporti di tipo cooperativo e non più di sola fornitura di servizi.

## **5.5 Il terminal intermodale RFI Hirpinia**

Alla luce delle suddette considerazioni, ogni intervento che riguardi il potenziamento dell'offerta intermodale strada-ferrovia lungo le suddette principali direttrici ferroviarie italiane, potrà ritenersi sostenibile laddove sia in grado di generare benefici economici in chiave logistica ed ambientale per il territorio di riferimento tenendo conto delle priorità indicate a livello europeo per i prossimi decenni. Evidentemente va adeguatamente ricercata, al contempo, la sostenibilità di mercato e finanziaria che giustifichi l'implementazione e l'attività di operatori terminalistici e logistici. In tale contesto si inserisce il previsto terminal intermodale: "Hirpinia" localizzato presso la nuova stazione omonima della linea AV/AC Napoli-Bari, a servizio degli insediamenti produttivi della valle dell'Ufita in provincia di Avellino individuata come Zona Economica Speciale dalla Regione Campania, insieme alle vicine aree di Calaggio (Lacedonia) e Pianodardine (Avellino).

RFI prevede la realizzazione di uno scalo merci intermodale innovativo di tipo passante a servizio delle ASI della provincia di Avellino, con tempi tecnici di ciclo treno molto ridotti. In alternativa al raccordo a servizio esclusivo dell'ASI di Valle Ufita, prevede un terminale intermodale innovativo in stazione Hirpinia, con accesso dalla linea ferroviaria a regime sia lato Foggia sia lato Caserta, con ingresso diretto sui binari di carico e scarico per inerzia.

Il terminale è previsto in parte in viadotto per consentire il raccordo con i binari di corsa lato Caserta (anch'essi in viadotto). La realizzazione del terminale innovativo è pensata come modulo aggiuntivo rispetto all'attuale progetto della stazione, tale configurazione minimizza le variazioni da apportare al piano del ferro di progetto della stazione; lato Foggia è necessaria la posa in opera del deviatoio di allaccio sul binario di precedenza pari e la velocizzazione della comunicazione di accesso al binario di precedenza pari, mentre, lato Caserta, è previsto l'arretramento della comunicazione dispari/pari tra i binari di corsa e la posa in opera del deviatoio di allaccio sul binario di corsa pari. Il piano del ferro della stazione elementare merci è costituito da un binario di carico/scarico non elettrificato nella parte centrale e da un binario di appoggio/movimentazione locomotore elettrificato, entrambi centralizzati con itinerari di A/P e con modulo di 750 metri. Gli itinerari di arrivo/partenza verso/da i binari di C/S e verso il binario di appoggio sono previsti a 60 km/h. Come mezzo di movimentazione delle UTI deve essere prevista una gru Transtainer.

La capacità minima del terminal è di circa 500 treni/anno e di oltre 30.000 UTI/anno. Con limitate modifiche d'impianto si possono prevedere 2 binari di carico/scarico ed il terminal potrebbe movimentare fino ad 80.000 UTI/anno e circa 1.300 treni/anno. Il totale costo a vita intera del terminale innovativo comprensivo delle opere civili, dell'infrastruttura ferroviaria, delle strutture e dei macchinari di terminalizzazione, della modifica alla viabilità esterna al terminale nonché di tutti i costi indiretti, è di circa 36 mln di euro.

Ai fini della valutazione della sostenibilità economica di tale infrastruttura intermodale ci si può riferire al potenziale bacino di domanda di servizi intermodali ferroviari considerando che il nuovo terminal consentirebbe l'arrivo e l'inoltro di treni intermodali con standard europei per lunghezza, peso e sagoma in posizione baricentrica tra le due dorsali terrestri del suddetto RFC ScanMED ed al contempo in posizione baricentrica del collegamento trasversale tra i due mari Tirreno e Adriatico, essendo la nuova linea AV/AC Napoli-Bari l'unica trasversale della rete italiana con tali caratteristiche tecniche. Su tali direttrici di traffico sono già operativi e non hanno subito forti riduzioni con il Covid-19, nonostante le limitazioni tecniche che la rete ferroviaria presenta ad oggi, oltre 5.600 treni/anno generati e attratti dalla regione Puglia ed operati presso i terminal e le piattaforme pugliesi con Bari Lamasinata come principale nodo (fonte: MIT, ALI - Sistema pugliese-lucano) e circa 5.500 treni/anno generati e attratti dagli impianti di Maddaloni/Marcianise e Nola in Campania (MIT, ALI - Area Logistica Campania).

Ai potenziali traffici intermodali terrestri di provenienza stradale, va aggiunta la possibilità di intercettare traffici provenienti e diretti ai porti della sponda tirrenica e adriatica del Mediterraneo, in specie se facenti parti di corridoi trasversali europei fondati sul trasporto combinato marittimo (Ro-Ro) ed intermodale. In particolare, se adeguatamente raccordati con la ferrovia, i terminal marittimi Ro-Ro potrebbero essere utilizzati per il trasferimento in banchina (*on dock*) di semirimorchi "non accompagnati" dalle navi delle Autostrade del mare ai treni delle "Autostrade ferroviarie", come già avviene per alcuni itinerari europei di grande rilievo come ad esempio tra Grecia, Turchia, Germania e Mar Baltico, con scalo intermodale nei porti di Trieste e Venezia. Si realizzerebbe in tal modo un corridoio trasversale mediterraneo centrale che va dall'Atlantico, al Marocco, alla Spagna e attraversando l'Italia, arriva fino alla Grecia, alla Turchia ed al Mar Nero orientale, con al centro i sistemi delle aree logistiche integrate (ALI) di Campania e Puglia.

Inoltre, è sul piano delle funzioni logistiche che può giustificarsi la realizzazione di un *inland terminal* come quello Hirpinia, ovvero la ricerca di opportunità di insediamento di operatori logistici, specializzati in particolari tipologie di traffico come quelle legate alle notevoli realtà produttive del territorio, tra i quali, ad esempio, il settore agroindustriale (vino, cereali, pasta, ortofrutta, prodotti da forno, ecc.); dell'automotive e metalmeccanico, con gli impianti di Pratola Serra, di Melfi e Flumeri (Industria Italiana Autobus); dell'e-commerce in rapida ed impetuosa crescita, del commercio e della grande distribuzione organizzata.

Il raccordo con l'area industriale della Valle Ufita consentirebbe l'accessibilità ferroviaria diretta di tale area incentivata per la localizzazione di attività produttive. In questo contesto si inserisce inoltre la realizzazione della piattaforma logistica agroalimentare con vocazione al freddo nella quale i prodotti potrebbero essere facilmente stoccati in presenza di frigoriferi e spazi per la prima lavorazione, per poi essere caricati su treni intermodali diretti al Nord Italia ed in Europa, evitando l'emissione di ingenti quantità di gas nocivi per la salute e per l'ambiente e di rilevantissimi costi esterni provocati dall'autotrasporto merci stradale (circa 34 euro per 1.000 ton-km del trasporto con veicoli stradali pesanti contro circa 7,9 euro per 1.000 ton-km su ferrovia, esclusa la congestione; fonte: CE Delft, 2011). Ad esempio, un solo treno intermodale che percorre 800 km, fa evitare alla collettività circa 10.400 euro di costi esterni (incidenti, inquinamento, cambiamenti climatici, rumore, ecc.).

In termini di funzione logistiche innovative il terminal intermodale Hirpinia, posizionato strategicamente lungo assi di scorrimento di ingenti flussi di traffico, può assumere anche il ruolo di nodo *green* di rifornimento e ricarica con combustibili rinnovabili di origine "non fossile" (idrogeno verde, biometano, biodiesel, gas sintetico, batterie, ecc.), alternativi alla trazione diesel, dei veicoli stradali pesanti, che avranno sempre più la funzione di "terminalizzazione" di primo e/o ultimo miglio su gomma, per un'area di gravitazione che, a seconda delle tecnologie adottate, potrebbe essere compresa tra i 150 ed i 300 km, tenendo conto che l'opzione intermodale *green*, ovvero la adduzione con veicoli stradali ad impatto ambientale

ridotto alla ferrovia ed al trasporto combinato marittimo, potrebbe costituire una vera e propria scelta di politica dei trasporti “obbligata” in chiave ambientale nei prossimi anni, per il raggiungimento dei sempre più stringenti obiettivi di decarbonizzazione del trasporto merci. A tal fine la presenza delle ZES può costituire un ulteriore fattore incentivante all’insediamento di imprese del settore dell’energie innovative e rinnovabili.

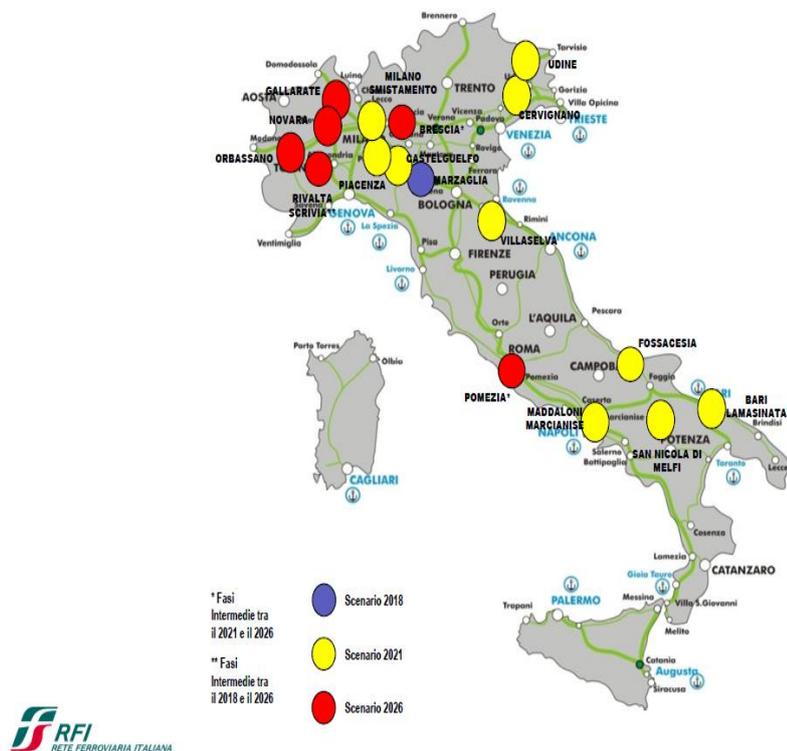
## **5.6 Scenari previsionali di domanda merci intermodale del terminal intermodale Hirpinia**

Il potenziamento del sistema di trasporto ferroviario merci del Mezzogiorno vede essenzialmente la realizzazione di interventi per rendere il corridoio ferroviario ScanMed pienamente operativo per la circolazione di treni intermodali “europei” ad alta capacità sulle direttrici Tirrenica ed Adriatica oltre che sulle diagonali/trasversali meridionali Napoli-Bari, Battipaglia-Taranto e Gioia Tauro-Taranto. Con l’ulteriore spinta del PNRR e dei fondi ad esso complementari verranno nel breve-medio periodo (2026-2030) completate, oltre alle strategiche linee trasversali AV/AC Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo, già in fase di realizzazione, gli interventi di potenziamento ed adeguamento per l’intermodalità (sagoma High Cube e/o PC/80) delle linee Salerno-Reggio Calabria e Gioia Tauro-Sibari-Metaponto-Taranto, nonché i raccordi ed i terminal per la composizione dei treni (modulo oltre 600 metri) nei porti di Napoli, Gioia Tauro, Taranto e Bari Lamasinata (Fig. 15). In tal modo, le reti facenti parte del “Quadrilatero ZES continentale” e del “Triangolo ZES siciliano”, individuate dalla SVIMEZ<sup>6</sup>, sarebbero efficientemente connesse lungo i rispettivi perimetri con la possibilità di operare trasversali terrestri ferroviarie di adduzione/integrazione verso i nodi portuali, a loro volti integrati nello ScanMed Rail Corridor, con accesso al resto del Mediterraneo e del mondo.

---

<sup>6</sup> SVIMEZ, ANIMI, CNIM, ARGE, Un “progetto di sistema” per il Sud in Italia e per l’Italia in Europa, Quaderni SVIMEZ numero speciale (65), Aprile 2021.

Figura 15 - Potenziamento delle stazioni di collegamento ai terminali e grandi impianti merci



In particolare, i principali interventi in corso al Sud di potenziamento a supporto della connessione con i porti e con gli impianti intermodali sono:

- Napoli - Ripristino Collegamento con Porto di Napoli (nuova stazione e di un terminal ferroviario, con modulo di 750 metri, in prossimità dell'attuale impianto di Napoli San Giovanni Barra).
- Taranto – Realizzazione a Taranto – 3 binari elettrificati a 750 m (Piastra Logistica e I/IV Sporgente) e a PM Cagioni – 3 binari a 750 m (Molo Polisettoriale e V Sporgente).
- Fossacesia - Potenziamento dell'impianto con binari e aste di manovra lunghi 750 metri, tali da permettere l'efficientamento dei movimenti di manovra da e per il raccordo.
- Bari Lamasinata – Realizzazione di una nuova stazione a modulo 750m ubicata a nord rispetto allo scalo Ferruccio, all'Interporto di Bari e alla vecchia stazione di Bari Lamasinata.

Le previsioni al 2030 effettuate dall'ISPRA circa la configurazione energetica del trasporto merci per rispettare le quote di emissioni previste a tali date dagli accordi di Parigi, nello scenario WEM (*With Existing Measures*) e WAM (*With Additional Measures*) costruito considerando le politiche e gli obiettivi fissati nel PNIEC al 2030, sono state elaborate con il modello TIMES sviluppato da IEA (International Energy Agency) nell'ambito del programma ETSAP (Energy Technology Systems Analysis Program). Tali previsioni considerano un forte incremento della quota modale ferroviaria intermodale rispetto all'anno di riferimento 2019 come riportato nella tabella 29.

La quota modale della ferrovia al 2030 sul totale dei trasporti terrestri dovrebbe incrementarsi dal circa 12% del 2019 al 17% circa, avvicinandosi all'attuale media europea, con il trasporto di circa 31 Mld di ton-km rispetto alle attuali circa 21 Mld di ton-km, pari ad un incremento nel periodo considerato del 47,6%. Un tale scenario comporta la produzione incrementale media nazionale di circa 67.000 treni/anno, ovvero dai circa 140.000 treni merci/anno e 47,3 mln di treni-km programmati (fonte RFI-Fercargo, 2020) a circa 207.000 treni/anno, considerando un'offerta media di circa 150.000 ton-km/treno (500 t/treno x 300 km, dati medi nazionali RFI).

Tabella 29 - Variazioni della domanda (shift modale) al 2030

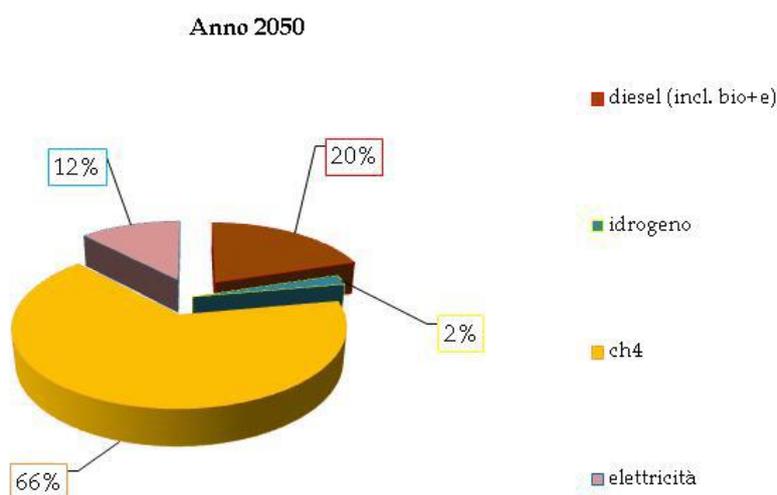
| Merci                                  |               | WEM          | WAM          | Quota modale WAM % |
|--|---------------|--------------|--------------|--------------------|
| Autotrasporto (interni+internazionali) | G t-km        | 154,6        | 148,7        | 82,7               |
| Treni merci                            | G t-km        | 25,9         | 30,9         | 17,2               |
| <b>Totale</b>                          | <b>G t-km</b> | <b>180,5</b> | <b>179,6</b> |                    |

Considerando la ripartizione O-D del traffico regionale, circa il 18%, pari a 13,1 mln di treni-km, del totale nazionale consuntivato (72,9 mln di treni-km) ha origine e destinazione nelle regioni Campania, Puglia, Basilicata e Calabria (fonte RFI, 2018), ed una produzione media di circa 40 treni/giorno, al 2030 si può stimare prudenzialmente la produzione di circa 14.000 treni/anno (circa 50 treni/giorno) con origine e destinazione nelle suddette regioni meridionali, a parità di quote regionali O-D, considerando la percorrenza Sud-Nord media di 800 km, il trasporto medio di 500 ton/treno e l'esercizio netto di 260 giorni/anno.

Tale incremento di treni/giorno intermodali nelle regioni meridionali comporterebbe, se interamente dovuto alla conversione modale dal tutto-strada all'intermodale ferroviario, l'evitamento di oltre 50 mln di euro/anno di costi d'esercizio cessanti relativi al traffico merci su strada, applicando un costo chilometrico medio di 1,021 euro a veicolo-km pesante stradale, calcolato a partire dai "Costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi" pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In particolare si è fatto riferimento alla media dei valori rilevabili per veicoli di massa complessiva a pieno carico compresa tra 11,5 e 26 tonnellate e per quelli superiori alle 26 tonnellate, con percorrenze mediamente superiori ai 250 km.

Al 2050 tali previsioni contemplano la decarbonizzazione del trasporto terrestre stradale puntando su carburanti rinnovabili a basse emissioni (figura 16) e sul maggiore ricorso al trasporto intermodale ferroviario.

Figura 16 - Veicoli commerciali pesanti – Scenario consumi energetici



Fonte: ISPRA, 2021

Tabella 30 - Settore Trasporti - Composizione mezzi di trasporto al 2050. Miliardi di ton-km

|             | Scenario di riferimento | Scenario di decarbonizzazione | Differenza |
|-------------|-------------------------|-------------------------------|------------|
| Treni merci | 30                      | 37                            | +7         |
| Navi        | 73                      | 73                            | /          |
| Truck       | 165                     | 134                           | -31        |

Fonte: Elaborazioni ISPRA e RSE

Per il trasporto merci pesante si prevede il potenziamento del trasporto ferroviario merci e la drastica riduzione dei viaggi a vuoto nel trasporto merci su gomma, fino ad un livello pari al 10% al 2050. In media il 20% di tutti i veicoli pesanti nell'UE viaggia a vuoto, mentre a livello italiano tale percentuale sale a circa il 30%. La riduzione dei viaggi a vuoto, ottenibile con il maggiore ricorso al combinato strada-ferrovia, in specie "non accompagnato", consentirebbe di ottimizzare la gestione delle flotte riducendo il numero dei veicoli in circolazione e conseguentemente i consumi. I dati previsionali sulla distribuzione della domanda di mobilità per modalità al 2050, come attesa per effetto del trascinarsi del PNIEC (Scenario di riferimento) e come mutata in attuazione di ulteriori cambiamenti (Scenario di decarbonizzazione), evidenziano nel secondo scenario un ulteriore incremento del traffico ferroviario merci pari a 6 Mld ton-km ed una riduzione del traffico stradale pesante di circa 15 Mld ton-km, per un totale di circa 171 Mld di ton-km di trasporto terrestre (stradale e ferroviario) e 73 Mld ton-km di trasporto marittimo, con una quota pari al 22% di trasporto ferroviario sul totale trasporto terrestre. Il totale trasporto interno si prevede al 2050 di circa 244 Mld di ton-km, rispetto agli attuali circa 230 Mld di ton-km, con l'assetto delle quote modali dello scenario di decarbonizzazione al 2050 che prevede: 55% trasporto stradale; 15% trasporto ferroviario e 30% trasporto marittimo interno (Tabella 30).

La suddetta previsione incrementale del trasporto ferroviario al 2050, comporta la stima di produzione incrementale di circa 40.000 treni/anno in Italia di cui circa 3.800 treni/anno nelle regioni Campania, Puglia, Basilicata e Calabria, considerando per le regioni meridionali la percorrenza media di 800 km/treno e la quota di mercato di tali regioni pari al 25% del traffico nazionale a tale orizzonte temporale, per un totale pari a 17.800 treni/anno (circa 65 treni/giorno) al 2050. Tale incremento della quota di traffico risulta coerente con il previsto potenziamento e adeguamento infrastrutturale complessivo della rete ferroviaria cargo del Mezzogiorno, la maggiore connettività della rete con i sistemi portuali e la realizzazione di tutti gli interventi previsti per l'intermodalità nei prossimi 10-15 anni (PNRR, fondi complementari e Contratti di Programma RFI),

La capacità di attrazione di traffici intermodali principalmente convertiti dal trasporto stradale, ai fini della riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti, del nuovo terminal Hirpinia può stimarsi con un criterio prudenziale su dati macroeconomici territoriali dell'area di potenziale attrazione/generazione dei maggiori traffici intermodali, considerando che il nuovo terminal sarebbe la principale infrastruttura intermodale strada-ferro di innovativa ed efficiente concezione, passante direttamente in linea AV/AC ed in connessione con la rete autostradale (casello dell'A16 di Grottaminarda), lungo il corridoio ScanMed a servizio delle province di Avellino, Benevento, Foggia e Potenza, limitando tale area di captazione baricentrica ad un raggio di circa 60-80 km dal terminal.

I dati Istat al 2018 dei conti territoriali di contabilità nazionale, evidenziano che il totale valore aggiunto (il valore aggiunto è dato dal valore della produzione meno il valore dei costi intermedi e può essere considerato, come da letteratura di settore, una proxy della potenziale domanda/offerta aggregata di trasporto merci), delle branche di attività: a) industria manifatturiera, b) commercio all'ingrosso ed al dettaglio, c) trasporti e magazzinaggio, relativi alle province di Avellino, Benevento, Foggia e Potenza, è di 9.603 mln di euro, pari al 16% di quello totale delle stesse branche di attività delle regioni del Mezzogiorno continentale (Campania, Puglia, Basilicata e Calabria), pari a 59.765 mln di euro.

Pertanto è possibile, con sufficiente margine di prudenza, prevedere uno scenario basso che considera al 2030 ed al 2050 l'attrazione del 10% del previsto traffico intermodale strada-ferrovia nel Mezzogiorno continentale ed uno scenario alto che considera l'attrazione del 15% del suddetto previsto traffico intermodale strada-ferrovia a tali orizzonti temporali.

Scenari di potenziale domanda di servizi di interscambio modale strada-ferrovia nel Terminal Hirpinia:

- 2030 - scenario Basso 10% = 1.400 treni/anno; UTI/anno = 84.000
- 2030 - scenario Alto 15% = 2.100 treni/anno; UTI/anno = 126.000
- 2050 - scenario Basso 10% = 1.780 treni/anno; UTI/anno = 106.800
- 2050 - scenario Alto 15% = 2.670 treni/anno; UTI/anno = 160.200

A mero titolo di confronto dei risultati, seppur condotti con metodologie modellistiche diverse, gli studi di traffico elaborati da RFI ai fini della valutazione economica degli interventi di rifacimento dell'itinerario esistente Napoli-Bari con caratteristiche di linea AV/AC, aggiornati nel 2018, prevedono a regime (scenario 2026) un traffico merci di 11 treni/giorno con offerta complessiva transitante sull'itinerario Napoli-Bari di circa 880 milioni di ton-km e di 1,75 milioni di treni-km (considerando 500 ton/treno, 260 giorni esercizio/anno e 615 km di percorrenza media). Tale previsto istradamento ferroviario di treni merci sull'itinerario Napoli-Bari è sicuramente suscettibile di ulteriori incrementi in considerazione del complessivo miglioramento previsto delle prestazioni della rete ferroviaria merci del Mezzogiorno, anche grazie agli interventi previsti dal PNRR, nonché delle misure stringenti di riduzione delle emissioni di gas climalteranti oggetto di continua revisione al ribasso per quanto concerne il trasporto su strada, da parte delle istituzioni europee e nazionali, che non erano considerati negli scenari elaborati da RFI nel 2018.

## 5.7 Conclusioni

La riqualificazione ed il potenziamento dell'itinerario ferroviario Roma-Napoli-Bari risponde all'esigenza prioritaria di miglioramento delle connessioni interne del Mezzogiorno con l'obiettivo di costruire una rete di servizi tra le varie città e le relative aree per assicurare ogni forma di scambio commerciale, culturale, turistico.

Questo ruolo è stato negli ultimi decenni, comunque in modo molto carente, riservato alla rete stradale e solo in parte alla rete autostradale in particolare dopo il rifacimento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Progressivamente, con la quasi totale assenza di investimenti, la ferrovia ha vissuto inesorabilmente un forte declino sia nel trasporto passeggeri, che ha subito, tra l'altro, la forte concorrenza del mercato del trasporto aereo che ha beneficiato della liberalizzazione del settore a livello internazionale, sia nel trasporto merci che ha visto lo sviluppo dell'intermodalità strada-mare, o trasporto combinato marittimo che, in particolare per le connessioni di distanza maggiore e per traffici idonei a tale sistema integrato, ha sottratto traffico anche alla strada, oltre che alla ferrovia. Sotto il profilo dell'accessibilità e della connettività delle reti alle aree interne, rispetto a quelle costiere tirrenica ed adriatica, la situazione è ancor più critica specie considerando itinerari che collegano le città tra loro anche quelle che costituiscono aree metropolitane. Itinerari come Napoli-Bari, le due principali aree metropolitane del Mezzogiorno continentale, Bari-Cosenza, Bari-Catanzaro, Potenza-Catanzaro, Taranto-Reggio Calabria, ad esempio, allo stato attuale non presentano alternative utilmente praticabili al trasporto su gomma, che infatti trova conferma nel recente sensibile incremento del trasporto passeggeri con autolinee.

Una situazione di assoluta disparità infrastrutturale, sociale ed economica con il resto d'Italia che si aggrava sensibilmente se si considera anche la Sicilia, che come si diceva in precedenza si affida in gran parte al trasporto di persone e merci a media-lunga distanza utilizzando le reti "non terrestri". Se si procedesse alla

costruzione di indicatori di dotazione infrastrutturale regionali ed interregionali considerando itinerari origine-destinazione tra aree urbane ed i relativi tempi di percorrenza, anche a parità di distanza, si avrebbero risultati molto diversi da quelli della sola dotazione infrastrutturale regionale e provinciale basati su misure prettamente quantitative, come i km di linea. Alcune misure di accessibilità temporale sono state costruite ed evidenziano nettamente il peggioramento del dato relativo alla dotazione infrastrutturale se si considera la variabile che determina effettivamente il valore attribuito al servizio di trasporto dall'utenza, ovvero il tempo.

La riqualificazione dell'itinerario Roma/Napoli-Bari s'inserisce quindi, sotto il profilo funzionale e strutturale, nei progetti fondamentali per lo sviluppo del Mezzogiorno per la sua integrazione economica e sociale nell'ambito europeo, migliorando l'integrazione della rete ferroviaria verso sud est, estendendo in tale direzione i collegamenti AV/AC italiani. Significativo è la direzione geo-economica di tale estensione della rete ad Alta Velocità/Capacità, infatti l'attuale collegamento ferroviario "trasversale" o "diagonale" tra Tirreno e Adriatico attualmente presenta caratteristiche tecniche assolutamente inadeguate, come il singolo binario, non è continuo, presentando una discontinuità nella stazione di Caserta, oltre che una inversione di marcia nella stazione di Foggia. La riqualificazione e lo sviluppo dell'itinerario Roma/Napoli-Bari prevede sia interventi di raddoppio delle tratte ferroviarie a singolo binario, sia varianti di tracciato perseguendo la scelta delle migliori soluzioni che garantiscano la velocizzazione del collegamento e l'aumento dell'offerta generalizzata del servizio ferroviario, elevando l'accessibilità al servizio delle aree attraversate. In tale sede, l'intervento di modernizzazione dell'itinerario ferroviario va esaminato dal punto di vista dell'effettiva capacità di miglioramento della dotazione e dell'offerta per il territorio attraversato di servizi logistici efficienti, in particolare incentrati sulla intermodalità strada-ferro e mare-ferro, realizzandosi anche la possibilità del miglioramento delle connessioni intermodali tra porti del Mar Tirreno e del Mar Adriatico, in primis Napoli, Salerno, Bari e Taranto.

Dal punto di vista tecnico ferroviario del trasporto merci, il progetto per la realizzazione della nuova linea Napoli-Bari AV/AC è articolato in sei lotti, con opere di raddoppio e velocizzazione; è previsto l'adeguamento quindi prestazionale della nuova linea che, essendo parte integrante del Corridoio TEN-T "Scandinavia-Mediterraneo", prevede in particolare l'adeguamento del modulo di linea a 650-750 metri e della sagoma P/C 80 idonea al transito di treni merci intermodali dalla maggiore capacità di trasporto di semirimorchi stradali e di veicoli stradali composti di motrice e semirimorchio, la cosiddetta "autostrada viaggiante o ferroviaria". È prevista anche la realizzazione di un collegamento con il terminal ferroviario di Maddaloni-Marcianise. L'intervento è in fase di realizzazione e la sua realizzazione dovrebbe subire un'ulteriore accelerazione con la previsione di realizzazione degli interventi inseriti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) alla voce: "Infrastrutture per una mobilità sostenibile". In termini prospettici è quindi possibile costruire degli scenari di possibile evoluzione della domanda passeggeri già a partire dal 2023 con l'attivazione dei primi treni passeggeri diretti tra Napoli e Bari, ad oggi inesistenti e, per quanto riguarda le merci, al completamento integrale delle opere previsto nel 2026.

Tra i benefici più rilevanti della nuova linea AV/AC vi è l'integrazione dei servizi di rete e l'intermodalità, infatti, la migliore integrazione della rete ferroviaria italiana in direzione Sud-Est nel sistema AV/AC e con le strutture dedicate all'intermodalità ed alla logistica è di fondamentale importanza per l'Italia per raggiungere gli obiettivi sulla riduzione dell'emissione di gas climalteranti dai trasporti oggetto degli accordi di Parigi posti al 2030 ed al 2050. Parte fondamentale del *Core Corridor* TEN-T europeo "Scandinavia-Mediterraneo", che dal punto di vista strettamente ferroviario merci si concretizza nel più lungo corridoio ferroviario europeo interoperabile merci di oltre 7.500 km denominato ScanMed RFC. Per il trasporto intermodale strada-ferro e mare-ferro tale corridoio europeo costituisce l'armatura fondamentale lungo la quale si possono prevedere effettivi e concreti spostamenti modali di una certa consistenza, infatti, l'UE punterà sempre più sia in termini di partecipazione al finanziamento delle opere, sia in termini di sostegno all'esercizio con incentivi di regolazione economica negativi (tasse) e positivi (ecobonus) e quantitativa del tipo "emission standard/target", di operatori di trasporto ferroviario e di gestione dei terminal, al sostegno del traffico

intermodale che andrà a svilupparsi lungo questo corridoio e gli altri 10 individuati a livello europeo, che vedono nei principali porti delle sponde Atlantiche e del Mari del Nord e Baltico a nord ed del Mediterraneo a sud, i terminali di tali corridoi ferroviari intermodali.

L'obiettivo modale fissato dall'Unione Europea per il settore ferroviario è il 30% del mercato totale del trasporto merci entro il 2030: si tratta di un target molto impegnativo. Per poter raggiungere questo obiettivo è prioritario adottare un approccio orientato alla integrazione delle diverse componenti della catena logistica in un sistema supportato da una digitalizzazione dei processi gestionali. Lo sviluppo del concetto di "integrazione" nel settore logistico ferroviario delle merci non può prescindere da una pianificazione dei servizi in un contesto a scala europea, da un'attenzione agli interventi complementari ai progetti di potenziamento della rete ferroviaria (ad esempio lo sviluppo del primo ed ultimo miglio) e dalla revisione e semplificazione del quadro normativo di riferimento. A parità di chilometri percorsi, infatti, il trasporto merci sui binari porta a una riduzione del 76% delle emissioni di CO<sub>2</sub> per chilogrammo rispetto al trasporto su gomma. Se il trasporto ferroviario di merci fosse raddoppiato, ci sarebbe una riduzione annua di 45-55 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> (fonte: Fercargo, 2021).

Alla luce delle suddette considerazioni, ogni intervento che riguardi il potenziamento dell'offerta intermodale lungo le suddette direttrici ferroviarie italiane ed europee, potrà ritenersi sostenibile laddove sia in grado di generare benefici economici in chiave logistica ed ambientale tenendo conto delle priorità indicate a livello europeo per i prossimi decenni. Evidentemente va adeguatamente ricercata nel contempo la sostenibilità di mercato e finanziaria che giustifichi l'implementazione e l'attività di operatori terminalistici e logistici. In tale contesto si inserisce il previsto terminal intermodale Hirpinia localizzato presso la nuova stazione omonima della linea AV/AC Napoli-Bari anche a servizio degli insediamenti produttivi della valle dell'Ufita e delle aziende presenti nelle altre aree industriali irpine.

Ai fini della valutazione della sostenibilità economica di tale infrastruttura intermodale non può che riferirsi al potenziale bacino di domanda di servizi intermodali ferroviari considerando che il nuovo terminal consentirebbe l'inoltro e l'arrivo di treni intermodali con standard europei per lunghezza, peso e sagoma dei carichi intermodali in posizione baricentrica tra le due dorsali terrestri del suddetto RFC ScanMED ed al contempo in posizione baricentrica del collegamento trasversale tra i due mari Tirreno e Adriatico. Su tali direttrici di traffico sono già operativi e non hanno subito riduzioni con il Covid19 nonostante le limitazioni tecniche che la rete ferroviaria presenta ad oggi circa 5.600 treni anno generati e attratti dalla regione Puglia ed operati presso i terminal e le piattaforme pugliesi, con Bari Lamasinata come principale nodo, e circa 5.500 treni generati e attratti dagli impianti di Maddaloni/Marcianise e Nola in Campania.

Ai potenziali traffici intermodali terrestri di provenienza stradale, va sicuramente studiata anche la possibilità di intercettare traffici provenienti e diretti ai porti della sponda tirrenica e adriatica del Mediterraneo in specie se facenti parti di corridoi trasversali europei fondati sul combinato marittimo. In particolare, se adeguatamente raccordati con la ferrovia i terminal marittimi Ro-Ro potrebbero essere utilizzati per il trasferimento in banchina di semirimorchi "non accompagnati" dalle "autostrade del mare" alle "autostrade ferroviarie" come già avviene per alcuni itinerari europei di grande rilievo come ad esempio tra Turchia e Germania.

Inoltre, è sul piano delle funzioni logistiche che può giustificarsi la realizzazione di un *inland terminal* come quello Hirpinia, ovverosia la ricerca di opportunità di insediamento di operatori logistici, specializzati in particolari tipologie di traffico come ad esempio quelle legate alle vocazioni produttive del territorio, quali i settori agroindustriali, dell'automotive, della meccanica, dell'e-commerce e della grande distribuzione organizzata. In termini di funzione logistiche innovative un terminal intermodale posizionato strategicamente lungo assi di scorrimento di ingenti flussi di traffico, potrebbe anche rivestire il ruolo di nodo *green* di rifornimento e ricarica di combustibili alternativi alla trazione diesel dei veicoli stradali (GNL, idrogeno, batterie elettriche, bio-metano, ecc.) che avrebbero la funzione di "terminalizzazione" di primo e/o ultimo

miglio su gomma per un'area di gravitazione che a seconda delle tecnologie adottate potrebbe essere compresa tra i 150 ed i 400 km, tenendo conto che l'opzione intermodale *green*, ovvero sia adduzione con veicoli stradali ad impatto ambientale ridotto al minimo alla ferrovia ed ai mezzi navali, potrebbe costituire una vera e propria scelta di politica dei trasporti obbligata in chiave ambientale nei prossimi anni per il raggiungimento dei sempre più stringenti obiettivi di decarbonizzazione del trasporto merci.