



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

Roma, 3 febbraio 2014

## **CRISI, SVIMEZ: USARE CASSAINTEGRATI PER RIQUALIFICARE RETROPORTI AL SUD**

*La rivoluzione logistica per creare sviluppo e lavoro  
al centro del "Quaderno SVIMEZ" numero speciale 43 pubblicato oggi on line*

Utilizzare i cassaintegrati in deroga del settore edile per riqualificare le aree industriali retroportuali di Napoli, Salerno, Catania, Taranto, Messina, Termoli, Torre Annunziata e Gioia Tauro attraverso opere di bonifica degli edifici dimessi, costruzione di infrastrutture, filiere e servizi logistici ad alto valore aggiunto che aumentino il valore delle merci in transito generando ricchezza. Un'operazione che costerebbe alle casse dello Stato, secondo stime SVIMEZ, da 1 a 3 miliardi di euro, con un rientro pari al doppio del costo dell'investimento. E' la proposta choc al centro del volume "*La rivoluzione logistica*" di Ennio Forte, disponibile da oggi on line sul sito [www.svimez.it](http://www.svimez.it) nella serie dei *Quaderni* dell'Associazione.

**Un problema culturale** - Nel nostro Paese manca, si legge nel volume, una cultura che intenda **la logistica come un settore che produce ricchezza**, attraverso attività di trasformazione dei prodotti a vari livelli, come magazzinaggio, assemblaggio, controllo qualità, etichettatura, confezionamento, imballaggio, ecc. . Mentre queste attività possono arrivare a incidere sul prezzo del prodotto finale, in alcuni casi, fino al 70%. Da tempo, infatti, Inghilterra, Olanda, Cina e Brasile sostengono **più i servizi logistici che le produzioni di beni**: in Cina la logistica pesa sul PIL totale per il 10%. In Italia, invece, il costo della logistica e' superiore all'11% della media europea, e arriva a pesare circa 40 miliardi di euro in più a bilancio. Questo perché la stragrande maggioranza delle piccole e medie imprese italiane non ricorre a servizi di questo tipo e si limita a non curarsi del prodotto una volta esportato. Mentre sviluppare servizi e filiere logistiche nei retroporti, specialmente nel Mezzogiorno, permetterebbe di sfruttare meglio il vantaggio geografico del nostro Paese, al centro delle direttrici internazionali tra l'Europa e l'Africa, e tra il Mediterraneo e l'Estremo Oriente.

**Dove e come attuare la rivoluzione logistica** - Le aree industriali dismesse da oltre venti anni e inserite nei retroporti dovrebbero essere sottoposte a **interventi di bonifica e a riconversione in strutture logistiche per la trasformazione delle merci e per servizi di sostegno all'export**. Ad esempio, prodotti semilavorati, giunti in porto in container, potrebbero essere sottoposti a lavorazioni finali quali: assemblaggio; fissaggio; controlli qualità; imballaggio; etichettatura, ecc . La merce che ha pertanto sensibilmente accresciuto il proprio valore commerciale può essere riesportata via mare oppure, sfruttando la presenza di un centro intermodale, essere instradata per ferrovia o autostrada verso i mercati di destinazione nazionali o europei.

Dalla riqualificazione delle aree industriali retroportuali di Napoli, Salerno, Catania, Taranto, Messina, Termoli, Torre Annunziata (Napoli) e Gioia Tauro, si legge nel volume, potrebbe avvantaggiarsi tutto il Paese, ma più direttamente il Sud. Queste aree potrebbero candidarsi ad **accogliere il rientro delle filiere produttive nazionali attualmente delocalizzate all'estero**, nei Paesi asiatici o dell'Est Europeo. Un fenomeno di *reshoring*, quest'ultimo, che si va affermando in modo assai più consistente in Gran Bretagna ed altri paesi dell'Ue



**SVIMEZ**

Associazione  
per lo sviluppo  
dell'industria  
nel Mezzogiorno

**Le aree interessate al Sud** - In particolare, gli interventi nel retroporto zona industriale Est del porto di Napoli permetterebbero di potenziare le attività economiche dell'Area Vasta Napoli-Caserta nei settori dell'aviospazio, hi-tech e agroindustria; quelli nel retroporto Nocerino-Torrese-Stabiese-Sarnese del porto di Torre Annunziata e di Salerno si concentrerebbero nella filiera dell'agroalimentare/agroindustria riferita all'Area Vasta di Salerno-Benevento-Basilicata-Alta Calabria, come quelli nel retroporto di Gioia Tauro; nel retroporto di Messina, con riferimento all'Area Vasta Reggio Calabria-Messina, si attiverebbero la filiera agroalimentare e hi-tech; nel retroporto di Catania, con riferimento all'Area Vasta Catania-Sicilia Ovest, riguarderebbero l'agroalimentare e prodotti dell'High tech, così come nel retroporto di Taranto-Potenza-Matera-Lecce riferita all'Area Vasta Taranto-Basilicata-Puglia meridionale.

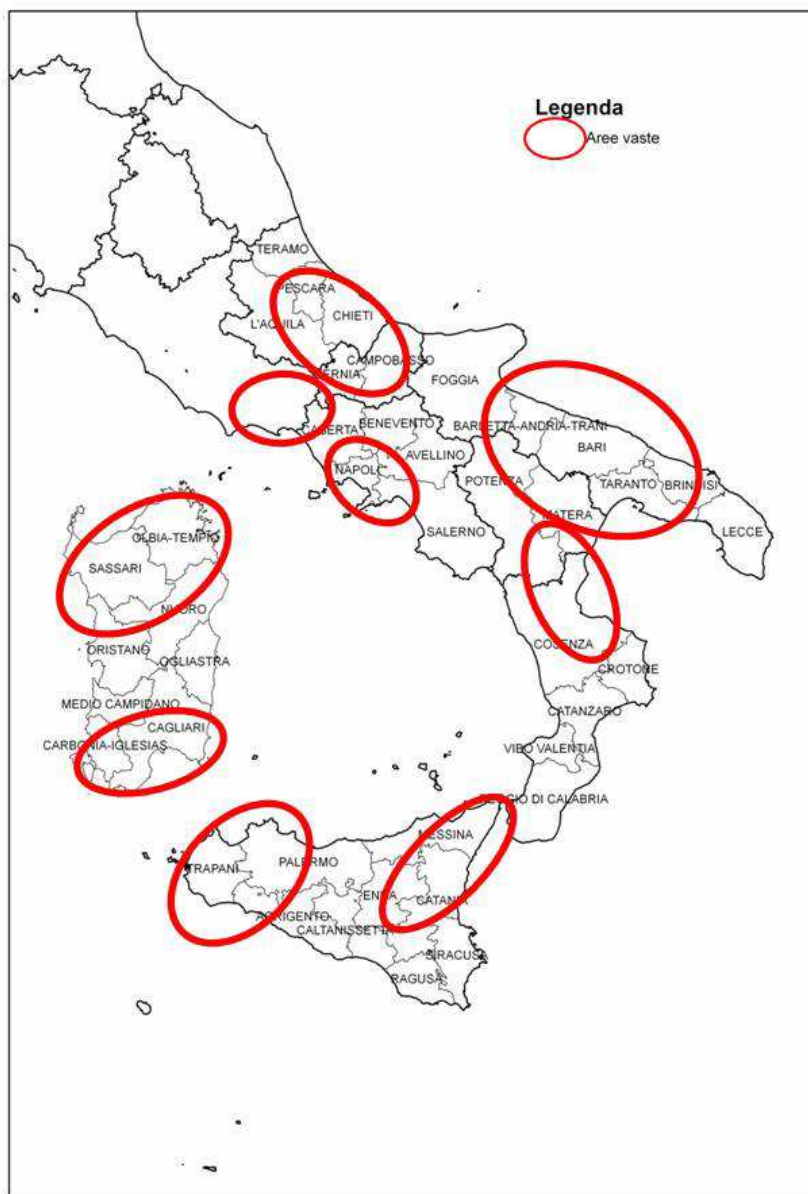
Concentrato invece su automotive e industria il retroporto della zona industriale di Termoli, riferito all'Area Vasta Pescara-Isernia-Vasto-L'Aquila.

**Il costo e i cassaintegrati - Un'operazione che costerebbe alle casse dello Stato, secondo stime SVIMEZ, tra 1 e 3 miliardi di euro, a fronte** però di un successivo valore di vendita stimato **in oltre il doppio del costo dell'investimento.** Fondamentale in questo senso, per abbattere gli alti costi del lavoro in Italia l'utilizzo dei lavoratori cassaintegrati in deroga che percepiscono per periodi di cessione dalle attività una retribuzione interamente statale senza poter svolgere altra occupazione. Una politica che incentivi le imprese delle costruzioni ad assumere cassaintegrati, si legge nel volume, permetterebbe di valorizzare professionalità temporaneamente "ferme" inserendole in un contesto produttivo potenzialmente strategico per assicurare l'uscita dell'economia nazionale della crisi.

Per dare un'idea delle dimensioni, nel 2014 la cassa integrazione in deroga è arrivata a costare 3 miliardi di euro all'erario. Nella Regione Campania, ad esempio, nei soli primi sei mesi del 2014, sono stati stanziati 100 milioni di euro a sostegno di 16.000 lavoratori cassaintegrati.



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



*Fonte: SVIMEZ, Rapporto SVIMEZ 2011 sull'economia del Mezzogiorno, Bologna, il Mulino*