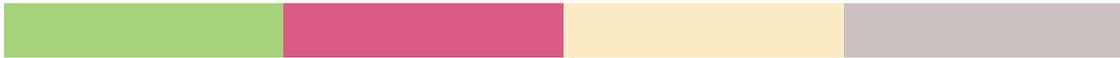


# PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO DELLA ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA PORTO E RETROPORTO DI GENOVA





# INDICE

<b>PREMESSA RELAZIONE ILLUSTRATIVA</b>	<b>7</b>
<i>Le Zone Economiche Speciali: strumenti catalizzatori dello sviluppo economico</i>	8
<i>I fattori strategici della Zona Logistica Semplificata</i>	10
<i>Il quadro normativo italiano</i>	13
<i>La ZLS Porto e Retroporto di Genova</i>	15
<i>La ZLS: strumento per affrontare la situazione congiunturale</i>	16
<b>PARTE I - IL CONTESTO ECONOMICO E PRODUTTIVO</b>	<b>19</b>
<i>1. Scenario socioeconomico e le relazioni commerciali regionali</i>	20
<i>1.1. Gli indicatori strutturali</i>	20
<i>1.2. La struttura demografica</i>	22
<i>1.3. La dinamica economica di lungo periodo</i>	24
<i>1.4 Il sistema produttivo (le imprese)</i>	28

2. Le filiere strategiche e i settori da promuovere nella ZLS	36
2.1. Le attività manifatturiere principali dell'area ZLS	36
2.2. La filiera trasporti in ambito ZLS	37
2.3. Focus sulla Blue Economy	37
3. Il posizionamento del Porto di Genova e il proprio sistema logistico di riferimento	39
3.1. Il porto di Genova	39
3.2. I traffici	41
3.3. La distribuzione delle merceologie sul territorio nazionale	45
4. Analisi di impatto economico – sociale atteso della ZLS	56
5.1. Descrizione nodo logistico di Rivalta Scrivia	64
5.2. Descrizione nodo logistico di Melzo	67
5.3. Descrizione nodo logistico di Milano Smistamento	70
5.4. Descrizione nodo logistico di Arquata Scrivia	71
5.5. Descrizione nodo logistico di Vado Ligure	73
5.6. Descrizione nodo logistico di Alessandria	75
5.7. Descrizione nodo logistico di Castellazzo Bormida	78
5.8. Descrizione nodo logistico di Novi San Bovo	79
5.9. Descrizione nodo logistico di Dinazzano	81
5.10. Descrizione nodo logistico di Piacenza	84
5.11. Descrizione nodo logistico di Ovada Belforte	86
6. Elenco delle infrastrutture esistenti e di collegamento con i Retroporti	87
6.1. Il sistema ferroviario	87
6.2. Il sistema stradale	91

<i>7. Viabilità per aree nel Comune di Genova</i>	98
<i>7.1. Il PRIIMT - Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti</i>	98
<i>7.2. Il PUMS</i>	99
<i>7.3. Focus sulla mobilità in Val Polcevera</i>	101
<i>8. Schede degli interventi infrastrutturali nell'area della ZLS</i>	108

## **PARTE II – GLI STRUMENTI ATTUATIVI DELLA ZLS** **119**

<i>9. Il percorso di individuazione delle aree</i>	120
<i>9.1. Perimetrazione: inquadramento generale e riferimenti normativi</i>	120
<i>9.2. Valutazioni sulla superficie della ZLS genovese</i>	121
<i>9.3. Inquadramento urbanistico e criteri per la perimetrazione della ZLS genovese</i>	122
<i>9.4. Perimetrazione aree retroportuali</i>	128
<i>9.5. Focus sulla Val Polcevera</i>	129
<i>10. Coordinamento del PdSS con la pianificazione portuale</i>	131
<i>11. Le semplificazioni burocratiche</i>	137
<i>11.1. Semplificazioni amministrative di competenza regionale per la realizzazione degli investimenti delle Regioni per iniziative imprenditoriali nella ZLS</i>	139
<i>11.2. Semplificazioni amministrative vigenti in via ordinaria</i>	139
<i>11.3. Le semplificazioni amministrative aggiuntive profilate per la ZLS</i>	142
<i>12. Agevolazioni</i>	144
<i>12.1. Agevolazioni di carattere fiscale</i>	144
<i>12.2. Gli strumenti di agevolazione cofinanziati con risorse regionali</i>	149
<i>12.3. Agevolazioni di natura doganale</i>	155

12.4. Eventuali ulteriori agevolazioni	158
12.5. Percorso semplificato per la soluzione di controversie giudiziali aventi origine nella ZLS	159
13. Sportello Unico ZLS	161
13.1. Riferimenti normativi	161
13.2. Presupposti per accesso allo sportello e rilascio autorizzazione unica	163
13.3. Tipologia di procedimenti e istanze	164
13.4. Esempio documentazione da allegare alle istanze:	166
13.5. Iniziative volte a promuovere la ZLS ed attrarre investitori nazionali ed internazionali	168
<b>PARTE III – IL FUNZIONAMENTO DELLA ZLS</b>	<b>169</b>
14. Governance della ZLS	171
14.1. Il processo di consultazione	171
14.2. Il Comitato di Indirizzo e il Commissario straordinario della ZLS	173
14.3. La Commissione Consultiva della ZLS	175
14.4. La struttura di progetto ZLS	175

**PREMESSA**  
**RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

## ***Le Zone Economiche Speciali: strumenti catalizzatori dello sviluppo economico***

La creazione delle c.d. «aree economiche speciali», variamente modulate, rappresenta da lungo tempo lo strumento prescelto dai Governi per catalizzare investimenti esteri agendo nel settore delle agevolazioni volte a favorire gli scambi commerciali, mediante la predisposizione, in aree territoriali predefinite più o meno estese, di varie misure fiscali e doganali vantaggiose per gli insediamenti delle imprese e per lo svolgimento delle loro attività.

Nel corso del XX secolo per favorire lo sviluppo economico e la creazione di occupazione sono state realizzate in diverse parti del mondo varie tipologie di “zone di vantaggio”, destinate ad attrarre gli insediamenti di imprese.

Sulla base di dati oggettivi e di logiche economicamente affermate, il contributo che l’istituto delle “Zone Speciali” può offrire, per consentire la ripresa nel settore economico ed industriale, è di rilevante impatto, come hanno già dimostrato alcuni esempi a livello internazionale ed altri ricavati dall’esperienza maturata in alcuni Stati dell’Unione Europea. Da ciò deriva l’importanza assunta da questo istituto presso i Governi di tutto il mondo, che ora lo annoverano fra gli strumenti di maggiore efficacia fra quelli deputati a risolvere i problemi di stagnazione economica, commerciale ed occupazionale.

Dal punto di vista concettuale le ZES sono aree geograficamente delimitate, talvolta disabitate (aventi un’estensione generalmente maggiore di una zona franca doganale) nelle quali vigono leg-

gi economiche più liberali di quelle generalmente presenti nel Paese all’interno del quale vengono istituite. Sono aree altresì interessate da un particolare regime di trattamento doganale, nel caso in cui, per quanto concerne gli Stati dell’Unione Europea, all’interno del loro perimetro siano istituite con legge statale zone franche doganali intercluse disciplinate dalla normativa doganale dell’Unione. Ugualmente possono essere previste esenzioni fiscali, agevolazioni amministrative e prestazioni di servizi a favore delle imprese.

Le ZES (riconducibili alla categoria delle zone franche «di seconda generazione») costituiscono il risultato dell’evoluzione giuridica e strutturale, compiutasi soprattutto nel corso del XX secolo, riguardante l’istituto originario della c.d. «zona franca classica» che, da un ambito concettuale esclusivamente doganale, si è progressivamente arricchito di ulteriori elementi, di volta in volta diversamente articolati in relazione alle specifiche finalità perseguite (destinazioni: single purpose o multi-purpose/multi product).

Tali strumenti si caratterizzano, in particolare, per la maggiore capacità di catalizzare investimenti diretti esteri grazie alla concessione di agevolazioni fiscali, finanziarie, amministrative ed infrastrutturali che si sono rivelate un efficace strumento di accelerazione economica, rispetto al modello di zona franca “tout court”, che non ha, fra l’altro, la funzione di attrarre capitali e tecnologie dall’estero.

In via generale, in base alle best practice esistenti a livello mondiale, sono ricorrenti alcuni fattori strategici propedeutici alla creazione di efficaci e

vincenti strumenti di accelerazione dello sviluppo economico quali sono le ZES, e per analogia funzionale, il modello delle Zone Logistiche Semplificate, soprattutto nella connotazione potenziata che si descriverà in seguito.

Anzitutto è essenziale lo sviluppo di una strategia dello strumento business-oriented integrata e coerente. È necessario stabilire obiettivi chiari e una proposta di valore veramente convincente per l'area prescelta, che consenta altresì l'identificazione del settore in cui esistono concrete opportunità per competere con risultati positivi.

Non si può prescindere dalla creazione di un regime operativo concretamente improntato a favorire l'attività delle imprese che intendono investirvi: in tale ottica il binomio principale, ma non esclusivo come sarà evidenziato, deve essere costituito da una effettiva semplificazione delle procedure amministrativo/burocratiche (in cui la creazione di uno Sportello Unico è un prerequisito) e da un paniere mirato di sgravi ed esenzioni fiscali e doganali.

Per la giusta strategia attrattiva degli investimenti, in base al quale catalizzare le infrastrutture necessarie e gli altri incentivi, emerge sempre più l'esigenza della specializzazione funzionale della Zona, che tenga conto delle caratteristiche economiche e sociali del territorio prescelto ad ospitarla, e in correlazione, la sua strutturazione in chiave attrattiva degli investitori esteri, deve essere formulata in modo da assicurare comunque le connessioni con i settori economici domestici preesistenti, in modo da sostenerne la crescita nel tempo ed assicurare la

promozione di effetti positivi sull'intero cluster produttivo locale.

Da tali assunti si ricavano alcune considerazioni.

La maggior parte delle ZES/Free Zone esporta la maggior parte dei loro output, mentre una percentuale infinitamente minore della sua produzione è assorbita dal mercato locale.

Per converso nella composizione dei propri input per il processo di produzione tali strumenti si basano molto sulle importazioni, ma si affidano sempre più frequentemente ai fornitori locali.

Ne deriva che i regimi ZES/Free Zone oltre agli indubbi vantaggi offerti per la promozione degli investimenti e delle esportazioni, rendono più agevole conseguire l'obiettivo dell'integrazione delle imprese locali, situate al di fuori del perimetro, nelle Global Value Chain, promuovendo il trasferimento di tecnologia e di know how da parte degli investitori esteri.

Occorre ricordare che numerose Free Trade Zone (FTZ), Export Processing Zone (EPZ) ed Enterprise Zone talvolta, di fatto, vengono strutturate con caratteristiche analoghe a quelle delle Zone Economiche Speciali: quindi la nomenclatura utilizzata, di per sé, non è limitante e pertanto sarebbe opportuno, per non correre il rischio di procedere ad erronee e fuorvianti classificazioni, analizzare con-

cretamente il contenuto delle agevolazioni presenti nelle singole fattispecie”<sup>1</sup>.

Attualmente oltre 5.400 zone franche variamente denominate (con una costante ascesa dell'implementazione di quelle formalmente qualificate come zone economiche speciali) sono state istituite oltre 140 Paesi sviluppati e in via di sviluppo, che contribuiscono al mantenimento diretto di circa novanta-cento milioni di posti di lavoro, corrispondente a circa il 3% della popolazione attiva registrata nelle aree considerate.

La crescita prodotta all'interno di tali zone ha effetti positivi anche sulle regioni limitrofe, determinando la creazione, come effetto filiera, di ulteriori duecento milioni di posti di lavoro indiretti. Negli ultimi sette anni il numero di tali zone è aumentato del 33%. Un riscontro del progressivo aumento dell'appel nei loro confronti, scaturisce anche dal contenuto di uno studio della Banca Mondiale da cui risulta il tasso di crescita economica media in tutte le ZES è del 14,7%, ossia superiore di quasi 11,56% rispetto al valore medio globale.

Secondo uno studio condotto dall'ILO (Long, 1986), nella letteratura economica e nelle definizioni ufficiali, esistono 19 termini diversi utilizzati per esprimere il concetto di "zone speciali", in cui sono comprese anche le ZES.

A livello internazionale esistono vari modelli di ZES che per l'efficacia delle agevolazioni messe a disposizione degli investitori sono risultate vincenti: tuttavia è opportuno, per gli scopi di tale documento, focalizzare in tale sede l'attenzione su modelli UE eventualmente ed in astratto replicabili, anche in considerazione del contesto economico-giuridico comunitario in cui si trova il nostro Paese. Pertanto, di fatto, esistono numerose fattispecie di Free Zones, strutturate con caratteristiche analoghe a quelle delle Zone Economiche Speciali.

Attualmente, nella sola Unione Europea esistono formalmente sedici ZES operative a fronte di un totale di settantotto zone franche definite tali dalla DG "Taxation and Customs Union", alle quali peraltro bisogna aggiungere anche altre fattispecie, in base alle loro caratteristiche sostanziali come, ad esempio, la Zona Franca di Madeira in Portogallo, la Klaipeda Free Zone in Lituania, il Freeport of Ventspils in Lettonia, ecc.

## **I fattori strategici della Zona Logistica Semplificata**

Le ZES e ZLS possono contare su una serie di fattori strategici che le contraddistinguono.

Primo punto di forza è la presenza di una politica di sviluppo istituzionale che ponga il "Porto al centro", vale a dire insediamenti imprenditoriali, incentivi e risorse finanziarie finalizzate a far crescere l'infrastruttura marittima. Insieme al porto vi è inoltre una serie di connessioni infrastrutturali di contorno

---

<sup>1</sup> Cfr. M. D'Amico, "Le zone economiche speciali: una straordinaria opportunità per il rilancio dell'economia in Italia" *Diritto Comunitario e degli Scambi Internazionali*, 2016, n. 4, Editoriale Scientifica S.r.l. M. D'Amico, "Le Zone Economiche Speciali. Una straordinaria opportunità per il rilancio dell'economia in Italia", e-book, 2017, Editoriale Scientifica S.r.l. e Passerino Editore.

che garantiscono efficienza ed efficacia nel trasferimento delle merci via strada, ferrovia o aereo.

Il legame tra industria e logistica marittima è uno dei presupposti fondamentali per la nascita e la buona riuscita della ZLS. Vincente dovrebbe essere, inoltre, la possibilità, da parte delle Regioni di integrare gli incentivi, rendendoli così rivolti non solo alle attività tipiche di impresa come il “credito di imposta” ma anche a stimolare l’occupazione locale, la ricerca, l’innovazione, la formazione.

Nondimeno è importante la presenza, nelle ZLS, di strutture di supporto che garantiscano una serie di servizi accessori alle imprese e necessari per il loro sviluppo: ad esempio centri di ricerca, uffici di servizi finanziari, centri di lavorazione logistica a valore aggiunto, strutture di grande distribuzione.

La piena disponibilità degli enti pubblici a risolvere problematiche burocratiche è infine un presupposto necessario e qualificante per la ZLS.

Altro punto di forza è rappresentato dal poter presentare la ZLS alle più importanti fiere internazionali e meeting sul tema del mare e della logistica portando all’attenzione di investitori esteri e operatori l’esistenza di un porto in sinergia con la Zona.

Ulteriore punto di forza è la presenza di una Governance della ZLS molto snella (solo il Comitato di Indirizzo) e in linea con le strategie del porto e del Governo.

L’individuazione di un cluster organico di aree diventa l’elemento strategico che consente alla ZLS di attrarre investimenti funzionalmente destinati a:

a) potenziare il tessuto industriale già presente ed operante all’interno del perimetro individuato, attraverso l’attuazione delle strategie ritenute idonee allo sviluppo strategico all’interno delle filiere strategiche individuate;

b) incrementare l’efficienza dell’offerta logistica attraverso un ampliamento delle connessioni in termini di frequenza e di qualità;

c) attrarre nuovi investimenti, anche a carattere internazionale, per allinearsi ad un sistema di produzione e consumo, di offerta e di domanda, di dimensioni globali;

d) rendere le strutture produttive idonee e preparate ad accogliere ed implementare le crescenti e sempre più veloci innovazioni tecnologiche;

e) definire, agevolare e sostenere la fondamentale interrelazione dinamica “impresa - ricerca - innovazione”, sempre più alla base dei modelli di crescita di sistemi economici ed imprenditoriali all’interno del macrosistema Paese;

f) agevolare la crescita dimensionale ed imprenditoriale delle imprese operanti all’interno della ZLS, anche attraverso l’attivazione di processi di aggregazione e di scambio tra gli Enti referenti e le altre imprese; favorire la costruzione di filiere produttive complete e la complessiva diffusione di nuovi asset produttivi e di competitività nel sistema economico-produttivo ligure.

Quella sinora delineata è chiaramente una fotografia di massima dei fattori strategici che la ZLS è in grado di attivare attraverso la sua operatività.

È essenziale, tuttavia, affinché essa operi in modo efficiente ed efficace, che ciascuno di essi venga coniugato con le filiere strategiche ed i relativi fattori di sviluppo presenti, individuati e/o individuabili nel territorio di pertinenza ed operatività della Zona Logistica Semplificata.

Gli obiettivi di sviluppo ed i contenuti sistemici del processo di pianificazione da realizzare per rispondere alle esigenze degli operatori logistico-portuali e per ridurre e risolvere le criticità del sistema, devono essere orientate alle tendenze del mercato portuale-marittimo nonché agli indirizzi delle politiche nazionali e comunitarie in tema di trasporti e logistica. Ciò premesso, la ZLS deve servire come strumento di accelerazione di sviluppo economico in grado di aumentare la competitività del sistema. È condizione irrinunciabile investire su modalità sostenibili, sul completamento delle reti e sull'efficientamento dei sistemi di trasporto e logistici, soprattutto attraverso l'uso delle nuove tecnologie, in coerenza con la programmazione comunitaria e nazionale. Per traguardare i citati obiettivi, La Zona Logistica Semplificata può essere uno strumento ideale per rendere il sistema portuale, in primis, maggiormente competitivo. Ciò può avvenire attraverso una rivisitazione della potenza del Sistema portuale del Mar Ligure in un'ottica di innovazione, volta non al solo incremento del volume di merci containerizzate, quanto ad un approccio multi-business, proprio del sistema portuale ligure in oggetto. È in tal modo che i Ports of Genova, insieme ai rispettivi retroporti, possono diventare una realtà competitiva per tutte le tipologie di traffico merci (convenzionali, rinfuse, container) e passeggeri

(crociere e traghetti) e possono salvaguardare anche la strategica componente industriale legata all'attività di costruzione e riparazione navale.

Il sistema portuale vanta già un'apertura ai principali operatori marittimi, titolari di concessioni che, nella maggior parte dei casi, abbracciano un orizzonte temporale legato a piani d'impresa di lungo periodo, i quali rendono stabile l'attuale capacità produttiva del sistema.

I fattori di sviluppo strategico fin qui esposti esaltano il ruolo di nodo strategico della rete nazionale ed europea dei trasporti che il sistema portuale già esprime, forte della sua posizione baricentrica rispetto ai mercati di interesse e della sua localizzazione sui principali assi e corridoi di collegamento internazionale.

Il punto nodale che è necessario individuare è, tuttavia, l'imprescindibile legame che esiste tra il porto ed il suo territorio di riferimento. Ed è proprio da tale vincolo che bisogna partire nell'individuazione di strategie tali da ottenere un reale miglioramento dei sistemi infrastrutturali (sia nella componente materiale sia immateriale) ed un'innovazione delle politiche e dei processi di gestione.

I benefici fiscali associati a tale efficientamento rendono la Zona Logistica Semplificata maggiormente competitiva ed attrattiva rispetto ad analoghe strutture preesistenti, come tale in grado di attrarre investitori nazionali e non e di ampliare e qualificare l'offerta portuale, così da poter competere con i più grandi porti del Nord Europa e del Mediterraneo.

La peculiare posizione dei porti di Genova e di Savona, centrale rispetto sia al mercato nordeuropeo che allo stesso ambito mediterraneo, può senz'altro costituire un ulteriore vantaggio competitivo in termini di potenziale merceologico intercettabile nell'ambito della concorrenzialità dei mercati portuali.

### **Il quadro normativo italiano**

Il Governo ha introdotto per la prima volta in Italia un quadro normativo diretto all'istituzione delle ZES mediante gli artt. 4 e 5 del Decreto-Legge 20 giugno 2017, n. 91, recante: "Disposizioni urgenti per la crescita economica del Mezzogiorno", convertito, con modificazioni, dalla Legge 3 agosto 2017, n. 123, poi attuato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) 25 gennaio 2018 n. 12, che ha consentito al Paese di diventare il primo fra gli Stati fondatori dell'Europa Comunitaria e il primo Stato dell'Europa Occidentale a varare norme espressamente dirette alla regolamentazione di tali eccezionali strumenti di accelerazione dello sviluppo economico.

Tale opportunità è stata prevista nelle aree portuali delle regioni italiane meno sviluppate, ossia quelle del Mezzogiorno (Regioni NUTS 2, "ex obiettivo 1") ed in quelle "in transizione", ossia Abruzzo e Molise, come individuate dalla normativa europea, ammissibili alle deroghe indicate dall'art. 107 TFUE.

Le ZES possono comprendere aree portuali, retroportuali, anche di carattere produttivo e aeroportuale, piattaforme logistiche e interporti: le aree

possono essere anche non contigue, purché vi sia un collegamento economico-funzionale con le aree portuali. Non possono includere zone residenziali. L'area complessiva ad esse destinate non può eccedere la superficie totale indicata nell'Allegato 1) al DPCM n. 12/2018, recante il Regolamento attuativo delle ZES.

Successivamente nelle aree portuali delle Regioni non "ex obiettivo 1", ossia quelle del Centro – Nord, il legislatore, pur non riconoscendo la possibilità di istituire le ZES, tuttavia, mediante l'art. 1, commi 61-65 della Legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020), ha previsto la possibilità di istituire le Zone Logistiche Semplificate (ZLS).

Le Zone Logistiche Semplificate (ZLS), costituiscono una forma attenuata delle ZES in termini di benefici fruibili per le imprese; tuttavia, dopo le modifiche ed integrazioni apportate al testo normativo base originario per effetto del Decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito con modificazioni dalla legge 12 febbraio 2019, n. 1 (DL Semplificazioni) e della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Legge di Bilancio 2020) il profilo dei due istituti ad oggi sostanzialmente coincide soprattutto con riferimento alle ZLS "cd. rafforzate" previste secondo la nuova formulazione dell'art. 1, comma 64 della Legge 27 dicembre 2017, n. 205, laddove si stabilisce che i nuovi insediamenti imprenditoriali e quelli già esistenti operanti nella Zona logistica semplificata fruiscono, oltre che delle agevolazioni e delle semplificazioni valevoli per le ZLS ordinarie (indicati

nell'articolo 5, commi 1, 2-bis, 3, 4 e 6, del DL 91/2017) anche dei benefici fiscali (credito d'imposta) di cui al comma 2 del citato decreto-legge "limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea", in cui rientrano alcuni territori inclusi nella ZLS "Porto e Retroporto di Genova", che comprende appunto alcune aree aventi tali requisiti dell'ITC32 Savona, ITC33 di Genova, ITH51 Piacenza.

Poiché tale modifica alla Legge n. 205/2017 ha sostanzialmente equiparato i benefici e le peculiarità delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS), quando esse comprendono territori corrispondenti alle zone contemplate dall'art. 107 paragrafo 3, lettera c), TFUE, a quanto è stato previsto per le Zone Economiche Speciali (ZES), per le finalità di questo documento, sarà utilizzato genericamente il termine "ZES/ZLS" per identificare le Zone Logistiche Semplificate "cd. rafforzate".

Le agevolazioni riconosciute alle nuove imprese, o a quelle già esistenti che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nelle ZES/ZLS, sono: a) procedure semplificate e regimi procedurali speciali; b) agevolazioni infrastrutturali (accesso ad infrastrutture di cui all'art. 6, comma 1 lett. b) L. 84/94 e alle semplificazioni ex artt. 18 e 20 Dlgs.169/2016); c) credito d'imposta ex art. 1 commi 98 e ss. L. 208/2015 per l'acquisto di beni nuovi entro

il 31.12.2022<sup>2</sup> riguardo a progetti d'investimento fino a 50 milioni di euro.

La Zona Logistica Semplificata è istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze (modifica introdotta dalla "legge di bilancio 2020"), su proposta della regione interessata, per una durata massima di sette anni, rinnovabile fino a un massimo di ulteriori sette anni. La proposta di istituzione della ZLS, come precisato dalle modifiche previste dalla legge di bilancio 2020, deve essere corredata di un piano di sviluppo strategico, che specifichi la delimitazione delle zone interessate in coerenza con le zone portuali. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni relative alla procedura di istituzione delle Zone economiche speciali.

Le condizioni per le imprese per godere di tali benefici all'interno delle ZES/ZLS sono le seguenti: 1) a pena di revoca del credito d'imposta, l'obbligo di mantenimento dell'attività imprenditoriale per almeno 7 anni dopo il completamento dell'investimento; 2) sono escluse le imprese in stato di liquidazione o di scioglimento.

Per le modalità attuative delle ZES, così come per quelle delle ZLS, la normativa di riferimento è il Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 12 del 25 gennaio 2018, contenente le disposizioni che

---

<sup>2</sup> Il termine è stato così modificato dall'art. 1, comma 316, lettera c) Legge 27 dicembre 2019, n. 160.

regolamentano l'istituzione, la gestione ed il controllo delle ZES/ZLS.

### **La ZLS Porto e Retroporto di Genova**

L'articolo 7 della legge 16 novembre 2018, n.130 (Decreto Genova) ha istituito, ai sensi dell'art.1, comma 62, della legge 27 dicembre 2017, n.205, la "Zona Logistica Semplificata – Porto e Retroporto di Genova" (ZLS), al fine di sostenere la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti grazie a semplificazioni amministrative e burocratiche.

Le ZLS Porto e Retroporto di Genova, come si vedrà meglio in seguito, comprende il Comune di Genova ed i siti retroportuali di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure.

La ZLS istituita dal Governo con il Decreto Genova, a seguito del crollo del ponte Morandi, appare quindi differente da quelle regolate dalla Legge Finanziaria 2018, potendo essere considerata un *quid novi* rispetto al regime previgente, soprattutto per quanto riguarda l'iter di istituzione.

Cionondimeno, considerato che la ZLS genovese deriva dalle ZLS nate con la Legge Finanziaria 2018, a loro volta derivate dalle ZES disciplinate dal Decreto Mezzogiorno, è anch'essa soggetta alle disposizioni, in quanto compatibili, del DPCM n. 12/2018 e di cui appunto al Decreto Mezzogiorno.

La ZLS Porto e Retroporto di Genova, essendo stata istituita in via emergenziale, presenta in sintesi alcune peculiarità rispetto alle ZLS istituite in via ordinaria. Tra queste:

- Istituzione secondo un iter diverso da quello previsto in via ordinaria e quindi non su proposta di Regione, e sulla base di un Piano di sviluppo strategico (PdSS), ma direttamente ex lege speciale (Legge 130/2018).

- Il Piano di sviluppo strategico viene quindi elaborato ex post rispetto all'istituzione, in quanto comunque necessario come documento programmatico della ZLS, secondo quanto previsto ad es. dall'art. 8 del DPCM 12/2018. Il presente Piano funge quindi da guida allo sviluppo delle attività della ZLS. Come tale può essere aggiornato nel corso della durata della ZLS.

- Estensione su più Regioni: le aree al di fuori di Regione Liguria fanno parte delle ZLS sulla base della legge istitutiva della stessa (Legge 130/2018) e come tali possono beneficiare delle stesse agevolazioni delle aree all'interno del territorio del Comune di Genova e regionale.

Unico caso in Italia, la ZLS del porto di Genova estende quindi il proprio raggio di azione oltre i confini regionali, prevedendo l'individuazione di siti retroportuali anche in Piemonte, Lombardia ed Emilia-Romagna.

Il particolare valore della legge 130/18 consiste nell'aver rappresentato, per la prima volta, attraverso il coordinato rapporto tra le disposizioni contenute in particolare negli art. 6 e 7, la potenziale

estensione dell'hinterland del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e l'importanza che il potenziamento delle relazioni organizzative, funzionali e tecnologiche con le aree individuate può assumere nel rafforzare questo concetto di retroporto esteso, attraverso lo sviluppo di nuove connessioni intermodali.

La ZLS porto e retroporto di Genova ha una particolare struttura architettonica multipolare, articolata in una molteplicità di siti che assicurano lo svolgimento di una pluralità di funzioni strategiche per l'economia portuale e retroportuale dell'intero territorio regionale ligure, oltre che delle altre regioni che, grazie ai collegamenti economico-funzionali con il sistema dei porti liguri nord occidentali, sono inseriti nel territorio della zona logistica semplificata.

È altresì evidente come, pur in tale architettura multipolare, possano configurarsi due piani che si caratterizzano funzionalmente e geograficamente: le aree ZLS in ambito portuale e peri-portuale e le aree ZLS oltre Appennino. Nel primo caso trattasi delle aree sul territorio portuale e comunale di Genova nonché di quelle retroportuali di Vado Ligure, nel caso dello scalo di Savona-Vado, che assolvono alla stessa funzione. Nel secondo caso trattasi di aree fuori Regione che assolvono più tipicamente al ruolo di piattaforme logistiche pur con le diverse declinazioni che sono illustrate nei successivi paragrafi del presente documento.

Le aree ZLS portuali e peri-portuali posso quindi assolvere ad attività più ampie e maggiormente sinergiche con il porto e con le attività del territorio

cittadino, vista la prossimità con le aree portuali ed essendo comunque parte del contesto urbano di una grande città.

È quindi possibile immaginare l'area genovese come il cuore della ZLS, con un asse Est-Ovest rappresentato dalle aree portuali che interseca l'asse Nord-Sud delle aree cittadine, con particolare riferimento alla Valpolcevera, che per configurazione urbanistica e dotazione infrastrutturale appare quella maggiormente vocata ad ospitare l'insediamento delle attività della ZLS.

### **La ZLS: strumento per affrontare la situazione congiunturale**

L'istituzione della ZLS si inserisce in un quadro congiunturale estremamente complesso e critico.

L'economia italiana, attestata su indici macroeconomici che risentivano ancora della crisi del 2009, presentava negli ultimi anni una dinamica di crescita debole o stagnante. Il sistema portuale ligure, pur in tale congiuntura economica negativa, aveva manifestato, fino al crollo del Ponte Morandi, performance positive in quasi tutti i comparti. Dal crollo del Morandi, il porto ha patito una serie di eventi negativi, culminati con la pandemia del COVID-19, che negli ultimi mesi hanno determinato, un deterioramento nel volume dei traffici movimentati in tutti i comparti.

Dal mese di marzo 2020, in connessione diretta con l'emergenza sanitaria, il lockdown ed il distanziamento sociale l'attività economica registra un

crollo che, ad eccezione del periodo post-bellico, non si era mai verificato.

Le previsioni relative all'intero 2020 dipingono un quadro ancora più negativo: i principali organismi economici sono concordi nello stimare che il PIL globale diminuirà. Secondo il Fondo Monetario Internazionale (FMI), Oxford Economics e IHS<sup>3</sup> la contrazione sarà di circa il 5% nel 2020, per poi riprendere in maniera moderata la propria crescita nel 2021.

Il World Economic Outlook del Fondo Monetario Internazionale prevede inoltre che la recessione colpirà maggiormente le economie avanzate e in maniera più intensa rispetto alla crisi finanziaria del 2008-2009.

Per quanto riguarda l'economia italiana, la stima dei conti economici relativi al primo trimestre del 2020 conferma la portata eccezionale della diminuzione dei principali indicatori relativi all'economia nazionale: il Prodotto Interno Lordo ha registrato una flessione del 17,3%, nel secondo semestre, e che riflette gli effetti delle restrizioni su consumi, investimenti e esportazioni, che si sono registrati soprattutto nel mese di aprile e si sono comunque protratti lungo tutto il periodo.

I principali organismi economici globali e gli istituti di analisi economica prevedono l'acuirsi della recessione stimando tutti una contrazione senza precedenti nel corso del 2020, i cui effetti sul Siste-

ma Portuale del Mar Ligure Occidentale sono difficilmente prevedibili.

I dati sulla movimentazione portuale in ottobre segnano un -4,9% sul traffico merce nei ports of Genova rispetto all'anno passato, una performance del -2,1% per il traffico containerizzato, un calo del 13,9% negli oli minerali e una drammatica situazione del traffico passeggeri che crolla a -79,4.

In questo contesto Genova e il suo porto, attraverso lo strumento della ZLS possono diventare traino dell'economia regione ed interregionale, inducendo benefici effetti sulle economie ad essa collegate e in forza di distribuzione di redditi fra la popolazione lungo tutto il territorio della macroregione del Nord Ovest.



**PARTE I -  
IL CONTESTO ECONOMICO E  
PRODUTTIVO**

## 1. Scenario socioeconomico e le relazioni commerciali regionali

L'analisi del contesto economico e produttivo è sviluppata per la Liguria e per le tre regioni settentrionali (Piemonte, Lombardia ed Emilia-Romagna) che costituiscono la ZLS e che sono i maggiori "clienti" dei porti del sistema portuale.

### 1.1. Gli indicatori strutturali

Le quattro regioni analizzate hanno un peso demografico, occupazionale ed economico notevole in quanto nel loro complesso hanno nel 2019 20,4 milioni di abitanti (33,9% del totale nazionale), 9,0 milioni di occupati (38,3%) e 725,6 miliardi di € di Pil (42,1%). Il peso occupazionale e soprattutto quello economico sono superiori al peso demografico in quanto l'area ha un tasso di occupazione (indice 113,3 con Italia = 100) e in Pil per abitante (123,8) decisamente superiori alla media nazionale. Va anche segnalata la forte propensione al commercio estero delle quattro regioni, che nel complesso generano flussi di importazioni di beni per 214,7 milioni di € (52,7% del totale nazionale) e flussi di esportazione di beni per 247,2 miliardi di € (52,4% del totale nazionale) (Tab. 1).

	Liguria	Piemonte	Lombardia	Emilia-Romagna	Italia
	Valori assoluti (migliaia)				
<b>Popolazione</b>	1.547	4.352	10.078	4.466	60.301
<b>Occupati</b>	612	1.829	4.483	2.033	23.360
<b>Persone in cerca di occupazione</b>	65	151	267	119	2.582
<b>Forze di lavoro</b>	677	1.981	4.750	2.152	25.941
	Valori %				
<b>Tasso di occupazione</b>	39,6%	42,4%	44,8%	45,8%	38,9%
<b>Tasso di disoccupazione</b>	9,6%	7,6%	5,6%	5,5%	10,0%
<b>Tasso di attività</b>	43,8%	45,9%	47,4%	48,5%	43,2%
	Valori assoluti (milioni di € correnti)				
<b>Pil</b>	48.812	134.938	383.205	158.595	1.723.515
<b>Consumi delle famiglie</b>	31.277	85.670	205.007	92.589	1.059.959
<b>Investimenti fissi lordi</b>	8.156	29.820	66.883	31.686	314.665
<b>Importazioni di beni dall'estero</b>	10.880	32.495	134.045	37.302	407.471

Tabella 1a : Gli indicatori strutturali (2019)

Fonte: Prometeia, Scenari per le economie locali, 15 maggio 2020

	Liguria	Piemonte	Lombardia	Emilia-Romagna	Italia
<b>Esportazioni di beni verso l'estero</b>	7.051	46.593	127.200	66.334	471.411
<b>Reddito disponibile</b>	35.244	93.893	236.438	105.943	1.181.439
	Valori pro capite (migliaia di € correnti)				
<b>Pil per abitante</b>	32,8	32,0	39,3	36,7	29,6
<b>Pil per unità di lavoro</b>	77,0	78,0	88,5	79,9	73,9
<b>Consumi delle famiglie per abitante</b>	20,8	20,2	20,9	21,3	18,0
<b>Reddito disponibile per abitante</b>	22,8	21,6	23,5	23,7	19,6
	Quote % su Italia				
<b>Popolazione</b>	2,6%	7,2%	16,7%	7,4%	33,9%
<b>Occupati</b>	2,6%	7,8%	19,2%	8,7%	38,3%
<b>Persone in cerca di occupazione</b>	2,5%	5,9%	10,3%	4,6%	23,3%
<b>Forze di lavoro</b>	2,6%	7,6%	18,3%	8,3%	36,9%
	Numeri indice Italia = 100				
<b>Tasso di occupazione</b>	101,9	108,9	115,0	117,7	113,3
<b>Tasso di disoccupazione</b>	96,4	76,8	56,5	55,7	63,4
<b>Tasso di attività</b>	101,5	106,2	109,8	112,2	108,9
	Quote % su Italia				
<b>Pil</b>	2,8%	7,8%	22,2%	9,2%	42,1%
<b>Consumi delle famiglie</b>	3,0%	8,1%	19,3%	8,7%	39,1%
<b>Investimenti fissi lordi</b>	2,6%	9,5%	21,3%	10,1%	43,4%
<b>Importazioni di beni dall'estero</b>	2,7%	8,0%	32,9%	9,2%	52,7%
<b>Esportazioni di beni verso l'estero</b>	1,5%	9,9%	27,0%	14,1%	52,4%
<b>Reddito disponibile</b>	3,0%	7,9%	20,0%	9,0%	39,9%
	Numeri indice Italia = 100				
<b>Pil per abitante</b>	110,7	108,0	132,7	123,9	123,8
<b>Pil per unità di lavoro</b>	104,2	105,6	119,8	108,1	113,1
<b>Consumi delle famiglie per abitante</b>	115,5	112,0	116,0	118,1	115,6
<b>Reddito disponibile per abitante</b>	116,3	110,1	119,7	121,1	117,9

Tabella 1b : Gli indicatori strutturali (2019)

Fonte: Prometeia, Scenari per le economie locali, 15 maggio 2020

Il peso economico e demografico delle singole regioni è come noto piuttosto diverso, con la Liguria che ha la dimensione più ridotta (2,6% sul totale

nazionale per la popolazione e 2,8% per il Pil). Piemonte ed Emilia-Romagna hanno una dimensione demografica simile (7,2% sul totale nazionale il Pie-

monte vs. il 7,4% dell'Emilia-Romagna) mentre la dimensione economica è piuttosto diversa (7,8% vs. il 9,2% per il Pil). La Lombardia, infine, da sola supera il peso delle altre tre regioni (16,7% sul totale nazionale per la popolazione e 22,2% per il Pil (Tab. 1).

Le quattro regioni presentano un livello di sviluppo superiore a quello medio nazionale, ma evidenziano anche significative differenze tra di loro. In particolare, Liguria e Piemonte hanno un livello di sviluppo economico, misurato dal Pil per abitante, che è inferiore a quello di Lombardia ed Emilia-Romagna (110,7% e 108,0% vs. 132,7% e 123,9% con Italia = 100). Anche il tasso di disoccupazione presenta differenziali analoghi, con la Liguria (9,6% vs. la media nazionale del 10,0%) ed il Piemonte (7,6%) che si posizionano su valori più elevati di Lombardia (5,6%) ed Emilia-Romagna (5,5%).

## **1.2. La struttura demografica**

La dinamica demografica delle quattro regioni è simile per quanto riguarda la componente naturale (natalità e mortalità) mentre si differenzia per quanto riguarda la componente migratoria con conseguenze importanti sulla struttura della popolazione (Tab. 2).

Il tasso di natalità (nati per 1.000 abitanti) è lievemente più basso in Liguria ed in Piemonte che non nelle altre due regioni e parallelamente è più alto il tasso di mortalità (morti per 1.000 abitanti). Le differenze sono comunque contenute e derivano in larga misura dalla differente struttura della popolazione. Il tasso di crescita naturale (nati meno morti

per 1.000 abitanti) è negativo per tutte le quattro regioni con una leggera accentuazione per Liguria e Piemonte (Tab. 2).

La situazione è invece piuttosto diversa per quanto riguarda la componente migratoria. Mentre infatti il saldo migratorio estero assume valori piuttosto simile nelle quattro regioni con solo il Piemonte ha un saldo migratorio estero più ridotto di quello delle altre tre regioni ed appiattito sulla media italiana. Al contrario il saldo migratorio interno (con le altre regioni italiane) segnala invece la maggiore capacità attrattiva di Emilia-Romagna (3,7) e di Lombardia (3,0) rispetto a Liguria (0,8) e Piemonte (1,4). I differenziali regionali nel saldo migratorio interno possono essere messi in relazione con gli indicatori economici ed occupazionali che sono più favorevoli per Lombardia ed Emilia-Romagna (vedi par. 2).

I saldi migratori totali più elevati di Emilia-Romagna (7,0) e Lombardia (6,0) permettono alle due regioni di aumentare la propria popolazione (+2,8 e +3,4 rispettivamente nel 2019), anche in presenza di una dinamica naturale negativa. Al contrario Liguria e Piemonte non riescono a bilanciare con il saldo migratorio la componente naturale negativa e presentano un declino della popolazione (-4,6 e -2,1 rispettivamente) che non è limitato al 2019 ma che caratterizza il Piemonte dal 2014 e la Liguria dal 2009

La maggiore capacità di Lombardia ed Emilia-Romagna di attrarre flussi migratori, particolarmente evidente dal 2014, ha importanti conseguenze sulla struttura della popolazione in quanto permette di

rallentare il processo di invecchiamento della popolazione. Nel 2019 in effetti l'indice di vecchiaia della popolazione (% popolazione di 65 anni e più su popolazione di età 0-14 anni) è del 260,4 in Liguria, del 210,3 in Piemonte, del 169,1 in Lombardia e del 185,6

in Emilia-Romagna. Da notare che la Lombardia è l'unica delle quattro regioni analizzate che ha un indice di vecchiaia inferiore a quello medio nazionale (177,9).

	Liguria	Piemonte	Lombardia	Emilia-Romagna	Italia
	Valori per 1.000 abitanti				
<b>Tasso di natalità</b>	5,8	6,7	7,5	7,2	7,2
<b>Tasso di mortalità</b>	14,0	12,3	10,1	11,3	10,7
<b>Tasso di crescita naturale</b>	-8,2	-5,7	-2,6	-4,1	-3,5
<b>Saldo migratorio interno</b>	0,8	1,4	3,0	3,7	0,0
<b>Saldo migratorio con l'estero</b>	3,3	2,4	3,5	3,8	2,4
<b>Saldo migratorio per altro motivo</b>	-0,5	-0,3	-0,4	-0,5	-0,8
<b>Saldo migratorio totale</b>	3,6	3,5	6,0	7,0	1,6
<b>Tasso di crescita totale</b>	-4,6	-2,1	3,4	2,8	-1,9
	Struttura di età della popolazione al 1° gennaio 2020 (quote %)				
<b>Popolazione 0-14 anni</b>	11,0	12,2	13,4	13,0	13,0
<b>Popolazione 15-64 anni</b>	60,4	62,0	63,8	63,0	63,9
<b>Popolazione 65 anni e più</b>	28,6	25,7	22,7	24,1	23,1
	Indicatori di struttura della popolazione al 1° gennaio				
<b>Indice di dipendenza strutturale</b>	65,5	61,2	56,7	58,8	56,5
<b>Indice di dipendenza anziani</b>	47,3	41,5	35,6	38,2	36,1
<b>Indice di dipendenza vecchiaia</b>	260,4	210,3	169,1	185,6	177,9
<b>Età media</b>	49,1	47,2	45,4	46,3	45,7

Tabella 2: Gli indicatori demografici (2019)

Fonte: Istat, <http://demo.istat.it/altridati/indicatori/index.html>.

### 1.3. La dinamica economica di lungo periodo

Nell'analisi degli indicatori strutturali si è evidenziato come Liguria e Piemonte presentino indici di sviluppo superiori a quelli medi nazionali ma inferiori a quelli di Lombardia ed Emilia-Romagna. I differenziali riscontrati hanno in parte un'origine storica ma si sono accentuati a partire dalla crisi finanziaria del 2008-2009 che ha rappresentato un vero e proprio spartiacque. In effetti la dinamica di lungo periodo del Pil evidenzia come fino al 2007 le tre

regioni del Nord Ovest hanno avuto un andamento simile (anche se un poco più lenta in Piemonte) sostanzialmente allineata a quella media nazionale, mentre l'Emilia-Romagna aveva una dinamica decisamente più sostenuta. Dopo il 2008 i differenziali di crescita tra le quattro regioni si ampliano in maniera significativa. Liguria e Piemonte presentano una stasi prolungata dell'attività produttiva, con un Pil che nel 2019 non ha ancora raggiunto il livello del 2007. Lombardia ed Emilia-Romagna impiegano anni per recuperare i livelli di produzione del 2007 ma riescono a superarli nel 2018 (Fig.1).

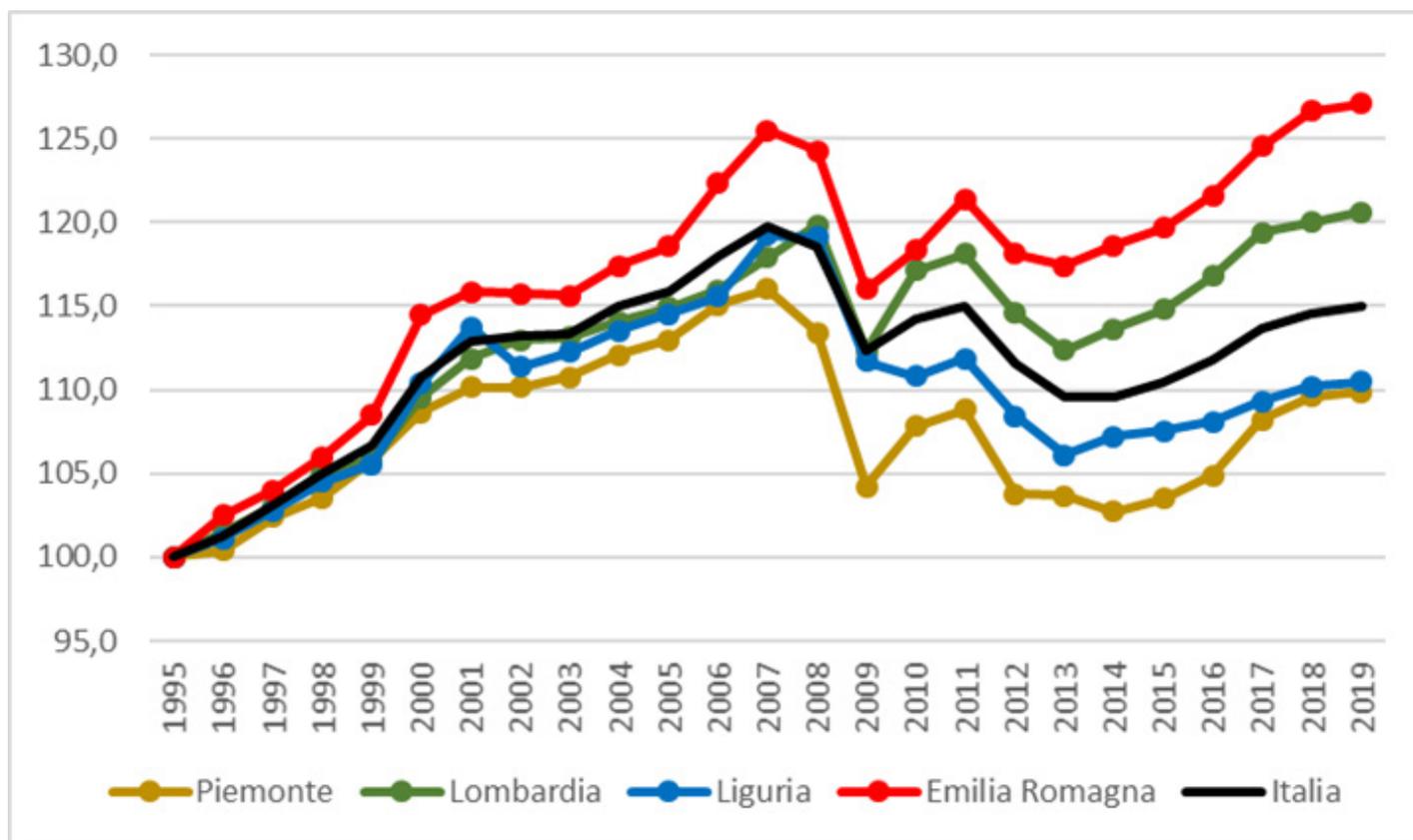


Figura 1: Il prodotto interno lordo a valore concatenati 2015 (numero indice 1995 = 100)

Fonte: Prometeia, Scenari per le economie locali, 15 maggio 2020

Il tasso di crescita di lungo periodo delle quattro è piuttosto diverso in quanto l'indice del Pil (base 1995 = 100) raggiunge nel 2019 il 127,1 l'Emilia-Romagna, il 120,6 in Lombardia, il 110,5 in Liguria, il 109,9 in Piemonte (l'indice medio nazionale raggiunge il 115,0).

La differente dinamica economica si ripercuote anche sull'occupazione, soprattutto sulle unità di lavoro (una misura delle ore lavorate) che solo in Emilia-Romagna tornano nel 2019 sui livelli del 2008, evidenziando una notevole crescita nel lungo

periodo (l'indice 1995 = 100 è a 113,5 nel 2019). Anche la Lombardia presenta una dinamica di lungo periodo superiore alla media nazionale (109,7 vs. 106,7) senza però tornare sui livelli del 2008. Liguria (104,4) e Piemonte (103,9) evidenziano una dinamica contenuta, inferiore a quella media nazionale e coerente con i tassi di crescita economica (Fig. 2).

L'andamento nel lungo periodo della produttività del lavoro (Pil per unità di lavoro) da una misura dell'intensità dei processi di riorganizzazione dei sistemi produttivi regionali. Tra il 1995 ed il 2007 è

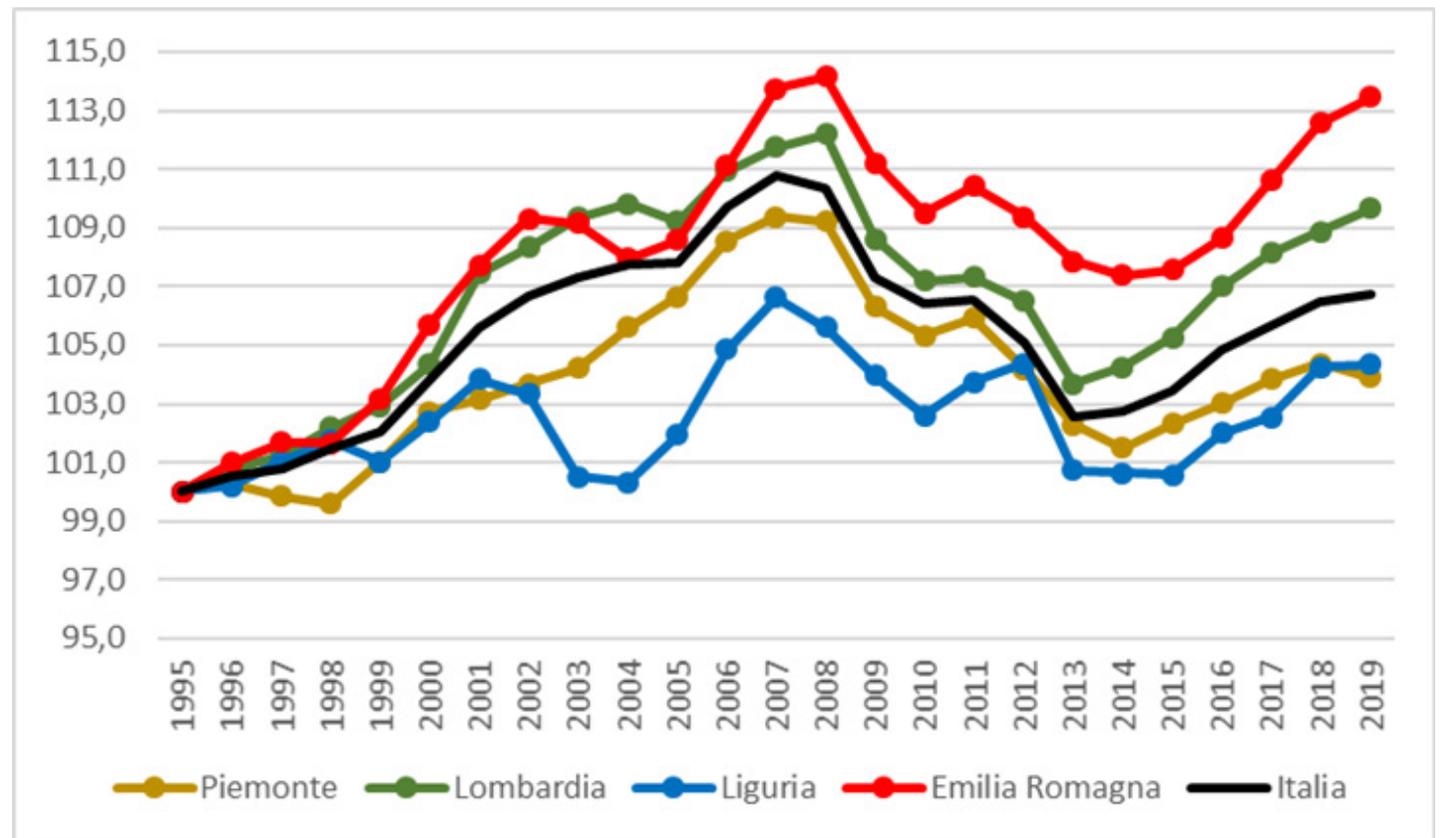


Figura 2: Le unità di lavoro (numero indice 1995 = 100)

Fonte: Prometeia, Scenari per le economie locali, 15 maggio 2020

particolarmente intensa in Liguria ed in Emilia-Romagna mentre rimane sotto la media nazionale in Piemonte e Lombardia. Nel periodo successivo, dopo lo shock del 2009, il quadro in parte cambia in quanto l'Emilia-Romagna che continua presentare una dinamica sostenuta della produttività è sostanzialmente raggiunta dalla Lombardia, che presenta un incremento decisamente sostenuto. La Liguria si adagia sulla media nazionale mentre il Piemonte continua ad evidenziare una situazione di difficoltà, anche se nell'ultimo triennio sembra presentare un recupero importante (Fig. 3).

Oltre agli indicatori di sviluppo è opportuno considerare anche alcuni indicatori di benessere economico. Il primo è relativo al reddito disponibile per abitante che misura quanta parte del reddito prodotto (Pil) vengano distribuito alle famiglie sotto forma di redditi primari (da lavoro, da impresa e da capitale) o attraverso i redditi secondari mediati dal settore pubblico (imposte, contributi e prestazioni sociali). Anche in questo caso la discriminante è rappresentata dalla crisi finanziaria del 2008-2009. In effetti tra il 1995 ed il 2007 il reddito disponibile per abitante è in crescita in tutte le regioni tranne

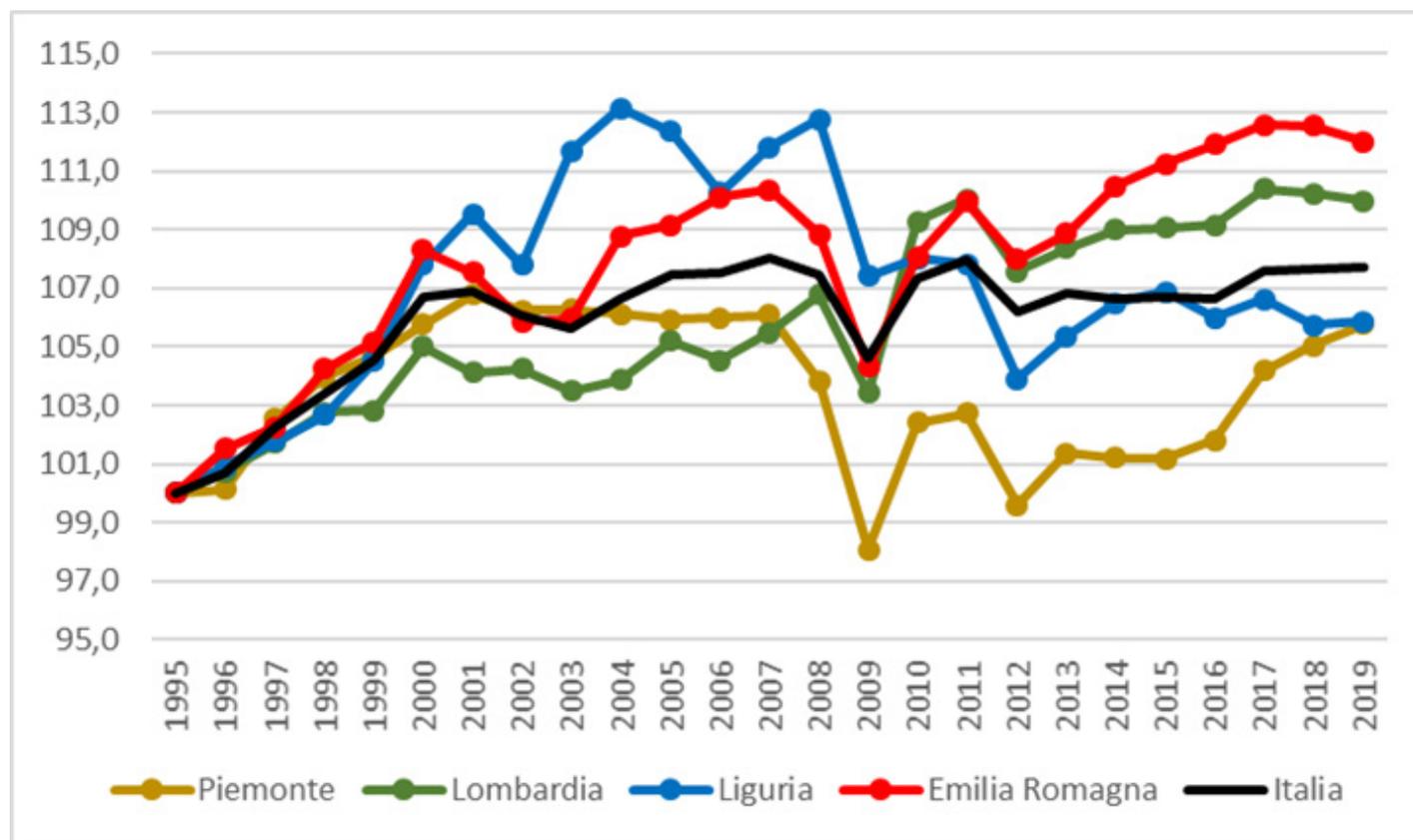


Figura 3: Il Pil per unità di lavoro (numero indice 1995 = 100)

Fonte: Prometeia, Scenari per le economie locali, 15 maggio 2020

che in Emilia-Romagna dove è stabile. Tra il 2008 ed il 2013 il reddito disponibile subisce un notevole shock con una riduzione in termini reali che va dal -15,8% dell'Emilia-Romagna al -13,4% della Lombardia, che è allineata alla media nazionale (-13,4%). Nell'ultimo quinquennio si segnala un miglioramento in tutte le regioni che però non consente di recuperare i livelli del 2007 (Fig. 4).

Un altro indicatore di benessere economico è il tasso di disoccupazione che come noto misura la disoccupazione "esplicita" ovvero le persone che

sono alla ricerca attiva di un posto di lavoro, mentre non prende in considerazione le persone inattive che sarebbero però disposte a certe condizioni a lavorare. Nel lungo periodo l'andamento del tasso di disoccupazione è caratterizzato a livello nazionale da un declino tra il 1995 ed il 2007 a livello nazionale ed in Liguria e Piemonte, le due regioni che all'inizio del periodo avevano tassi piuttosto elevati. Il declino del tasso di disoccupazione è stato più contenuto in Lombardia ed in Emilia-Romagna che avevano già in partenza una situazione decisamente migliore. Tra il 2008 ed il 2014 il tasso di disoccupazione rad-

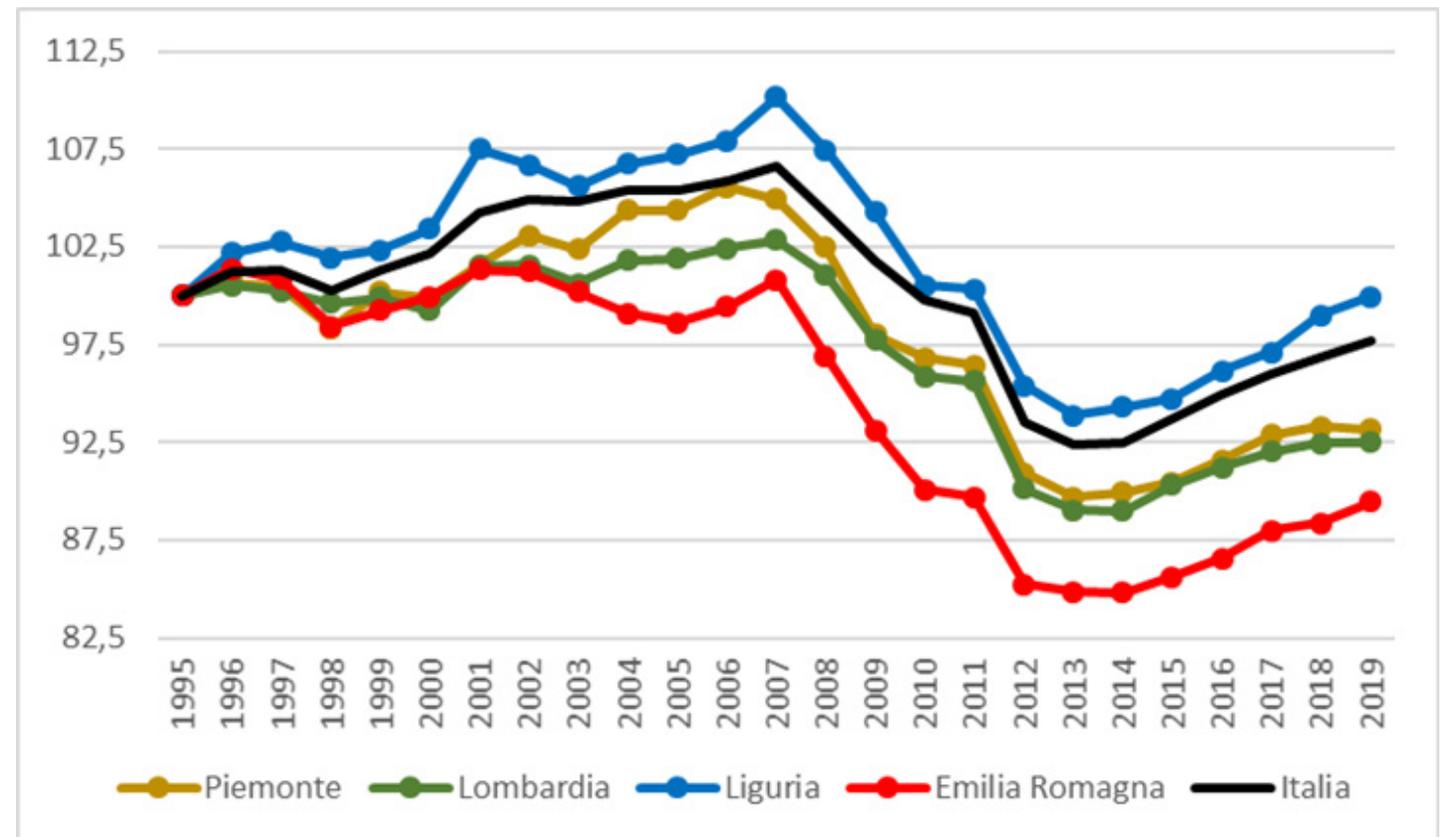


Figura 4: Il reddito disponibile delle famiglie per abitante (numero indice 1995 = 100, valori concatenati 2015)

Fonte: Prometeia, Scenari per le economie locali, 15 maggio 2020

doppia a livello nazionale passando dal 6,1% al 12,7%. Le quattro regioni analizzate presentano una dinamica simile a quella nazionale con lacune differenze. In particolare, in Lombardia ed Emilia-Romagna il tasso di disoccupazione ha un minore incremento e si stabilizza su un livello appena superiore all'8%. Negli ultimi anni il tasso di disoccupazione scende sia a livello nazionale che nelle regioni analizzate con l'importante eccezione della Liguria che rimane stabili su valori appena inferiore al 10% (Fig. 5).

#### 1.4 Il sistema produttivo (le imprese)

L'analisi del sistema produttivo fa riferimento all'archivio su imprese attive ed addetti appena pubblicato da Istat. Non sono coperti da questa fonte alcuni settori quali l'agricoltura, parte delle attività bancarie, assicurative e finanziarie e le attività dei servizi che sono in prevalenza realizzate istituzioni pubbliche.

Nelle quattro regionali analizzate operano oltre 1,6 milioni di imprese (il 37,0% del totale nazionale) con 7,5 milioni di addetti (il 43,4% del totale nazionale)

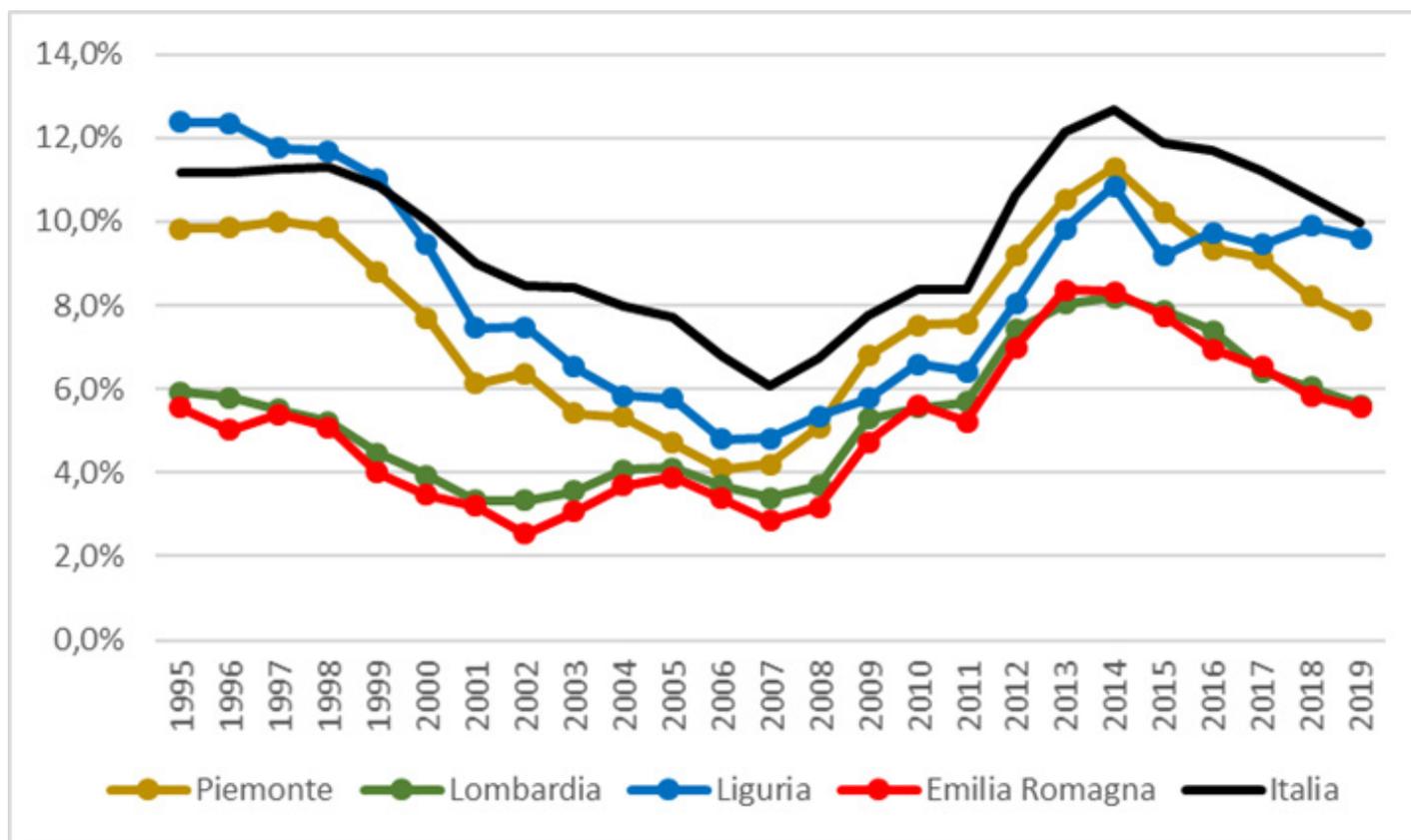


Figura 5: Il tasso di disoccupazione (valori %)

Fonte: Prometeia, Scenari per le economie locali, 15 maggio 2020

(Tab. 3 e 4). La struttura settoriale delle quattro regioni analizzate si caratterizza per modelli di specializzazione diversi.

- La Liguria rispetto alla situazione media nazionale è caratterizzata da una forte specializzazione nelle attività di trasporto ed in quelle connesse al turismo (alloggio e ristorazione, servizi per il tempo libero, servizi immobiliari per le seconde case e gli alloggi privati in affitto). La Liguria è specializzata anche nelle attività professionali, scientifiche e tecniche che sono in parte connesse con i trasporti. Il peso delle attività manifatturiere è in Liguria notevolmente inferiore alla media nazionale (12,4% vs. 21,6%) anche se la regione è ancora specializzata in alcune specifiche industrie (vedi oltre par. 6).
- Il Piemonte presenta una forte specializzazione nelle attività manifatturiere con una quota degli addetti del 28,3% (21,6% a livello nazionale) ed in alcune attività terziarie quali i servizi di informazione e comunicazione, le attività finanziarie e assicurative e le attività immobiliari.
- La Lombardia mantiene una significativa specializzazione nelle attività manifatturiere ma è specializzata anche e soprattutto nei servizi alle imprese (Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese, Servizi di informazione e comunicazione, Attività professionali, scientifiche e tecniche).

- L'Emilia-Romagna è come il Piemonte molto specializzata nelle attività manifatturiere ed anche nelle attività connesse al turismo (alloggio e ristorazione, servizi per il tempo libero, servizi immobiliari) e nelle attività finanziarie e assicurative.

La dinamica di medio periodo del sistema produttivo delle quattro regioni può essere analizzata utilizzando come la variazione del numero di addetti tra il 2012 ed il 2018, periodo per il quale si dispone di una base dati omogenea. La dinamica degli addetti risente per il periodo analizzato sia degli effetti delle crisi finanziarie del 2008-2009 che del tendenziale aumento della produttività del lavoro (vedi sopra par. 4).

Tra il 2012 ed il 2018 gli addetti alle imprese sono aumentati a livello nazionale del 3,4% per effetto dell'andamento positivo della maggior parte delle attività di servizi mentre le attività manifatturiere hanno ridotto la propria occupazione del -3,1%. A livello territoriale solo la Liguria tra le quattro regioni analizzate presenta una riduzione del -6,2 degli addetti delle imprese, che deriva dalla contrazione solo dell'industria ma anche di diverse attività dei servizi. Il Piemonte presenta una debole crescita (+0,9%) in quanto i servizi compensano nel loro insieme la riduzione dell'occupazione nella manifattura (-6,6%) e nelle costruzioni (-18,7%) che è particolarmente intensa. L'Emilia-Romagna presenta una dinamica degli addetti significativa (+2,5%) anche se inferiore a quella media nazionale. In questa regione la perdita di occupazione nelle attività manifatturiere è ridotta (-0,6%) ma la dinamica

dei servizi alle imprese (Attività immobiliari, Attività professionali, scientifiche e tecniche, Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese) è inferiore alla media nazionale, a conferma di un modello di specializzazione basato sul binomio industria & turismo. La Lombardia presenta la di-

namica occupazionale più intensa (+8,1%) più che doppia rispetto alla media nazionale (+3,4%) che è trainata dalle attività terziarie ed in particolare dai servizi alle imprese (Tab. 7). Le filiere strategiche e i settori da promuovere nella ZLS.

Ateco 2007	Liguria	Piemonte	Lombardia	Emilia-Romagna	Italia
	Imprese				
<b>Estrazione di minerali da cave e miniere</b>	35	134	279	108	2.000
<b>Attività manifatturiere</b>	7.183	29.411	75.223	34.842	377.698
<b>Energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata</b>	147	1.106	1.927	904	11.794
<b>Fornitura di acqua reti fognarie, gestione dei rifiuti ecc.</b>	235	656	1.486	574	9.237
<b>Costruzioni</b>	16.251	42.398	92.775	43.654	493.018
<b>Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione</b>	28.436	77.142	161.407	79.486	1.072.095
<b>Trasporto e magazzinaggio</b>	3.742	8.043	22.067	12.316	120.779
<b>Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione</b>	12.018	21.856	46.428	26.059	331.299
<b>Servizi di informazione e comunicazione</b>	2.403	7.946	25.826	8.927	107.175
<b>Attività finanziarie e assicurative</b>	3.029	8.306	21.406	7.848	99.838
<b>Attività immobiliari</b>	7.047	18.055	58.489	26.569	235.732
<b>Attività professionali, scientifiche e tecniche</b>	20.256	51.697	157.589	62.975	764.840
<b>Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese</b>	4.365	11.518	33.609	11.408	153.465
<b>Istruzione</b>	888	2.897	7.353	2.851	34.484
<b>Sanità e assistenza sociale</b>	9.001	21.352	58.830	24.434	307.319
<b>Attività artistiche, sportive, di intrattenimento</b>	2.196	4.683	14.597	6.082	72.523
<b>Altre attività di servizi</b>	5.797	17.159	38.699	17.256	211.205
<b>Totale</b>	123.029	324.359	817.990	366.293	4.404.501

Tabella 3a: Imprese ed addetti delle imprese attive (2018)

Fonte: ISTAT

Tabella 3b: Imprese ed addetti delle imprese attive (2018)

Fonte: ISTAT

Ateco 2007	Liguria	Piemonte	Lombardia	Emilia-Romagna	Italia
	Addetti alle imprese				
<b>Estrazione di minerali da cave e miniere</b>	211	1.032	2.876	976	29.201
<b>Attività manifatturiere</b>	51.594	386.669	972.450	446.582	3.726.512
<b>Energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata</b>	1.530	7.548	18.160	3.231	83.743
<b>Fornitura di acqua reti fognarie, gestione dei rifiuti ecc.</b>	7.409	14.401	32.945	14.111	203.503
<b>Costruzioni</b>	37.306	100.911	263.492	112.267	1.307.385
<b>Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione</b>	80.729	226.443	777.754	290.905	3.423.187
<b>Trasporto e magazzinaggio</b>	61.556	59.575	210.514	81.720	1.128.890
<b>Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione</b>	49.424	95.477	278.372	155.819	1.558.586
<b>Servizi di informazione e comunicazione</b>	7.590	46.065	181.055	38.654	578.558
<b>Attività finanziarie e assicurative</b>	11.564	75.741	123.869	53.171	542.575
<b>Attività immobiliari</b>	9.506	25.431	69.813	35.588	298.472
<b>Attività professionali, scientifiche e tecniche</b>	35.116	100.675	337.053	109.170	1.305.305
<b>Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese</b>	17.951	91.986	516.868	110.284	1.384.938
<b>Istruzione</b>	2.210	7.109	23.720	8.327	112.799
<b>Sanità e assistenza sociale</b>	22.001	80.806	180.780	87.796	931.001
<b>Attività artistiche, sportive, di intrattenimento</b>	6.568	10.314	33.708	17.597	188.766
<b>Altre attività di servizi</b>	13.370	35.026	96.685	43.610	484.470
<b>Totale</b>	415.634	1.365.208	4.120.113	1.609.805	17.287.891

Ateco 2007	Liguria	Piemonte	Lombardia	Emilia-Romagna	Italia
	Valori %				
<b>Estrazione di minerali da cave e miniere</b>	0,7%	3,5%	9,8%	3,3%	17,4%
<b>Attività manifatturiere</b>	1,4%	10,4%	26,1%	12,0%	49,8%
<b>Energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata</b>	1,8%	9,0%	21,7%	3,9%	36,4%
<b>Fornitura di acqua reti fognarie, gestione dei rifiuti ecc.</b>	3,6%	7,1%	16,2%	6,9%	33,8%
<b>Costruzioni</b>	2,9%	7,7%	20,2%	8,6%	39,3%
<b>Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione</b>	2,4%	6,6%	22,7%	8,5%	40,2%
<b>Trasporto e magazzinaggio</b>	5,5%	5,3%	18,6%	7,2%	36,6%
<b>Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione</b>	3,2%	6,1%	17,9%	10,0%	37,2%
<b>Servizi di informazione e comunicazione</b>	1,3%	8,0%	31,3%	6,7%	47,2%
<b>Attività finanziarie e assicurative</b>	2,1%	14,0%	22,8%	9,8%	48,7%
<b>Attività immobiliari</b>	3,2%	8,5%	23,4%	11,9%	47,0%
<b>Attività professionali, scientifiche e tecniche</b>	2,7%	7,7%	25,8%	8,4%	44,6%
<b>Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese</b>	1,3%	6,6%	37,3%	8,0%	53,2%
<b>Istruzione</b>	2,0%	6,3%	21,0%	7,4%	36,7%
<b>Sanità e assistenza sociale</b>	2,4%	8,7%	19,4%	9,4%	39,9%
<b>Attività artistiche, sportive, di intrattenimento</b>	3,5%	5,5%	17,9%	9,3%	36,1%
<b>Altre attività di servizi</b>	2,8%	7,2%	20,0%	9,0%	38,9%
<b>Totale</b>	2,4%	7,9%	23,8%	9,3%	43,4%

Tabella 4: Addetti delle imprese attive (2018). Quote % su Italia

Fonte: ISTAT

Ateco 2007	Liguria	Piemonte	Lombardia	Emilia-Romagna	Italia
	Valori %				
<b>Estrazione di minerali da cave e miniere</b>	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%
<b>Attività manifatturiere</b>	12,4%	28,3%	23,6%	27,7%	21,6%
<b>Energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata</b>	0,4%	0,6%	0,4%	0,2%	0,5%
<b>Fornitura di acqua reti fognarie, gestione dei rifiuti ecc.</b>	1,8%	1,1%	0,8%	0,9%	1,2%
<b>Costruzioni</b>	9,0%	7,4%	6,4%	7,0%	7,6%
<b>Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione</b>	19,4%	16,6%	18,9%	18,1%	19,8%
<b>Trasporto e magazzinaggio</b>	14,8%	4,4%	5,1%	5,1%	6,5%
<b>Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione</b>	11,9%	7,0%	6,8%	9,7%	9,0%
<b>Servizi di informazione e comunicazione</b>	1,8%	3,4%	4,4%	2,4%	3,3%
<b>Attività finanziarie e assicurative</b>	2,8%	5,5%	3,0%	3,3%	3,1%
<b>Attività immobiliari</b>	2,3%	1,9%	1,7%	2,2%	1,7%
<b>Attività professionali, scientifiche e tecniche</b>	8,4%	7,4%	8,2%	6,8%	7,6%
<b>Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese</b>	4,3%	6,7%	12,5%	6,9%	8,0%
<b>Istruzione</b>	0,5%	0,5%	0,6%	0,5%	0,7%
<b>Sanità e assistenza sociale</b>	5,3%	5,9%	4,4%	5,5%	5,4%
<b>Attività artistiche, sportive, di intrattenimento</b>	1,6%	0,8%	0,8%	1,1%	1,1%
<b>Altre attività di servizi</b>	3,2%	2,6%	2,3%	2,7%	2,8%
<b>Totale</b>	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabella 5: Addetti delle imprese attive (2018). Quote % sul totale economia

Fonte: ISTAT

Ateco 2007	Liguria	Piemonte	Lombardia	Emilia-Romagna	Italia
	Indici Italia = 100				
<b>Estrazione di minerali da cave e miniere</b>	30,1	44,7	41,3	35,9	100,0
<b>Attività manifatturiere</b>	57,6	131,4	109,5	128,7	100,0
<b>Energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata</b>	76,0	114,1	91,0	41,4	100,0
<b>Fornitura di acqua reti fognarie, gestione dei rifiuti ecc.</b>	151,4	89,6	67,9	74,5	100,0
<b>Costruzioni</b>	118,7	97,7	84,6	92,2	100,0
<b>Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione</b>	98,1	83,8	95,3	91,3	100,0
<b>Trasporto e magazzinaggio</b>	226,8	66,8	78,2	77,7	100,0
<b>Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione</b>	131,9	77,6	74,9	107,4	100,0
<b>Servizi di informazione e comunicazione</b>	54,6	100,8	131,3	71,7	100,0
<b>Attività finanziarie e assicurative</b>	88,6	176,8	95,8	105,2	100,0
<b>Attività immobiliari</b>	132,5	107,9	98,1	128,0	100,0
<b>Attività professionali, scientifiche e tecniche</b>	111,9	97,7	108,3	89,8	100,0
<b>Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese</b>	53,9	84,1	156,6	85,5	100,0
<b>Istruzione</b>	81,5	79,8	88,2	79,3	100,0
<b>Sanità e assistenza sociale</b>	98,3	109,9	81,5	101,3	100,0
<b>Attività artistiche, sportive, di intrattenimento</b>	144,7	69,2	74,9	100,1	100,0
<b>Altre attività di servizi</b>	114,8	91,6	83,7	96,7	100,0
<b>Totale</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

*Tabella 6: Addetti delle imprese attive (2018). Indici di specializzazione*

*Fonte: ISTAT*

Ateco 2007	Liguria	Piemonte	Lombardia	Emilia-Romagna	Italia
	Valori %				
<b>Estrazione di minerali da cave e miniere</b>	-42,0%	-26,5%	12,4%	-19,3%	-10,4%
<b>Attività manifatturiere</b>	-33,3%	-6,6%	-3,5%	-0,6%	-3,1%
<b>Energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata</b>	16,8%	5,3%	13,2%	-52,5%	-5,1%
<b>Fornitura di acqua reti fognarie, gestione dei rifiuti ecc.</b>	30,3%	6,2%	10,4%	48,3%	11,5%
<b>Costruzioni</b>	-13,5%	-18,7%	-14,4%	-15,7%	-15,8%
<b>Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione</b>	-8,5%	-3,7%	3,6%	-1,9%	-0,3%
<b>Trasporto e magazzinaggio</b>	56,5%	2,4%	13,5%	8,0%	4,9%
<b>Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione</b>	12,4%	24,8%	12,4%	14,3%	17,9%
<b>Servizi di informazione e comunicazione</b>	-8,8%	-9,1%	22,7%	13,4%	6,4%
<b>Attività finanziarie e assicurative</b>	-7,8%	13,0%	0,8%	3,4%	-8,1%
<b>Attività immobiliari</b>	0,6%	-2,4%	-0,3%	1,2%	3,2%
<b>Attività professionali, scientifiche e tecniche</b>	3,6%	6,6%	16,6%	9,5%	10,4%
<b>Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese</b>	-53,2%	28,0%	47,0%	10,1%	23,9%
<b>Istruzione</b>	14,5%	18,3%	38,5%	35,2%	26,5%
<b>Sanità e assistenza sociale</b>	13,6%	27,6%	24,0%	14,4%	22,9%
<b>Attività artistiche, sportive, di intrattenimento</b>	2,8%	10,9%	12,6%	10,0%	11,8%
<b>Altre attività di servizi</b>	-1,5%	0,5%	8,6%	4,1%	7,5%
<b>Totale</b>	-6,2%	0,9%	8,1%	2,5%	3,4%

Tabella 7: Addetti delle imprese attive. Var. % 2012-2018

Fonte: ISTAT

## **2. Le filiere strategiche e i settori da promuovere nella ZLS**

L'operatività strategica delle aree in zona ZLS, come detto in precedenza, dovrebbe contenere senz'altro l'insieme delle attività che trovano la loro naturale collocazione nelle filiere strategica già precedentemente descritte, prescindendo dalla dimensione aziendale, giacché i benefici del credito d'imposta previsti nell'art. 5, comma 2 del D.L. 91/2017, richiamato dall'art. 1, comma 64 della Legge 205/2017, come modificata dalla Legge di Bilancio 2020, sono rivolti a tutte e tre le diverse tipologie dimensionali (piccola, media e grande), seppur con incidenza diversa in base alla Carta degli aiuti a finalità regionale 2014-2020 dell'Italia.

Considerati gli elementi richiamati nei precedenti paragrafi, le attività ammesse alle agevolazioni della ZLS sono strettamente connesse alle attività portuali e logistiche.

È inoltre da prevedersi e favorirsi l'insediamento all'interno del perimetro ZLS proprio di start-up di tipo innovativo che, oltre ad incrementare le potenzialità tecnologiche del territorio ed a servire come stimolo ad uno sviluppo orientato all'industria 4.0, sono strumento di attrazione di capitali pubblici e/o privati che fungono da incubatore dell'impresa stessa fino alla fase scale up. Per loro natura, tali tipi di imprese sono un fattore di moltiplicazione dell'occupazione che, tende a triplicarsi nel passaggio da start-up a scale up, con evidenti ricadute economiche sul territorio. Partendo infatti dall'assunto che l'attrattività del porto deve necessariamente basarsi su una digitalizzazione dei processi e su una logi-

stica sempre più efficiente, la presenza di imprese che hanno per vocazione l'innovazione tecnologica, non può che costituire un valore aggiunto all'interno di una Zona Logistica Semplificata, in quanto garanzia di un potenziale innovativo costante ed in linea con la velocità di innovazione tipica del nostro periodo storico.

### ***2.1. Le attività manifatturiere principali dell'area ZLS***

Nel paragrafo precedente l'analisi sul sistema produttivo è stata condotta a livello di macrosettori, mentre in questo paragrafo si fornisce un approfondimento sulle attività manifatturiere a livello di settori Ateco 2007 a 2 cifre, in modo da disporre di un quadro più dettagliato delle caratteristiche delle quattro regioni.

Concentrando l'attenzione sulle attività manifatturiere la Liguria presenta una specializzazione significativa nell'attività di raffinazione del petrolio (Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio), nella cantieristica (Fabbricazione di altri mezzi di trasporto) e nella Riparazione, manutenzione ed installazione di macchine ed apparecchiature. La Liguria nel complesso non è specializzata nelle attività manifatturiere ma ha comunque una presenza estremamente significativa in alcune specifiche industrie.

Al contrario il Piemonte è specializzato in numerose attività industriali ed in primo luogo nell'industria automobilistica (Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi) che in Piemonte ha una

quota sul totale degli addetti alle imprese del 5,8% quasi sei volte la quota nazionale (1%). Il Piemonte è inoltre specializzato in molti altri comparti industriali quali le Industrie tessili, la Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche, la Fabbricazione di macchinari ed apparecchiature, la Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio, la Fabbricazione di altri mezzi di trasporto ed altri (vedi la Tab. 11).

La Lombardia è specializzata in due cluster di attività: la metallurgia – metalmeccanica (Fabbricazione di prodotti in metallo, Fabbricazione di computer ecc., Fabbricazione di apparecchiature elettriche ecc, Fabbricazione di macchinari ed apparecchiature) e la chimica fine (Fabbricazione di prodotti chimici, Fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e di preparati farmaceutici, Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche) nonché nelle Industrie tessili.

L'Emilia-Romagna condivide con la Lombardia la specializzazione nel cluster di metallurgia–metalmeccanica alla quale si aggiungono l'industria della ceramica (Fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi), le Industrie alimentari e del tabacco, l'abbigliamento ed alcune specializzazioni minori.

Nel complesso il quadro delle specializzazioni manifatturiere è molto articolato ed evidenzia solo alcune parziali sovrapposizioni che peraltro andrebbero valutate ad un livello di disaggregazione più fine.

## **2.2. La filiera trasporti in ambito ZLS**

Data la rilevanza delle attività di trasporto per la Liguria è opportuno approfondire l'analisi ad un maggiore livello di disaggregazione utilizzando i settori Ateco 2007 a due cifre.

La Liguria ha una fortissima specializzazione nei trasporti marittimi (la quota degli addetti alle imprese è 7,6% rispetto allo 0,3% medio nazionale) ed una robusta specializzazione nel Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti, mentre risulta despecializzata negli altri comparti. Il Piemonte non è specializzato in alcuna attività dei trasporti mentre la Lombardia ed in minore misura l'Emilia-Romagna sono specializzati nel Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti per la presenza delle attività della logistica (Tab. 16).

## **2.3. Focus sulla Blue Economy**

La Regione Liguria è il territorio italiano in cui maggiore è l'incidenza del settore della Blue Economy rispetto al totale dell'economia regionale. Primeggia, infatti, al 9,1%, seguita con un importante distacco dalla Sardegna (5,7%) e dal Lazio (5,44%). Se si analizzano i dati della ricerca portata a termine dall'Università di Genova "Top 500", basati su dati 2015, si può verificare come già da allora i dati di tale filiera strategica siano incontrovertibilmente positivi.

Ad esempio, come riportato dalla figura seguente, la Blue Economy si conferma per essere il pilastro fondamentale dell'intera Regione basandosi

sull'analisi del "valore della produzione" e non del fatturato. Secondo tale indagine, la Regione Liguria ed in particolare il sistema portuale ligure del Mar Occidentale, conferma il proprio primato nell'ambito dell'economia del mare, con un valore pari, nel corso del 2016, a 13.645.462 milioni di euro ed il coinvolgimento di 156 aziende, che costituisce la somma più alta della top 500.

Nella sola città di Genova, il settore dà lavoro a circa 50 mila operatori, dimostrando così il suo ruolo chiave nell'economia del capoluogo ligure.

Non è possibile analizzare la blue economy senza soffermarsi sul maritime tourism. Sono ricompresi in questo settore la nautica (yachting, boating e sport nautici), le crociere ed i traghetti. È senz'altro un settore molto complesso ed articolato che valorizza il territorio in cui investe amplificando e moltiplicando occupazione, economia e aspetti sociali.

Essendo leader anche nel settore dei grandi yacht e producendo un quarto del totale degli accosti nazionali con ben 1.375 posti barca per natanti oltre 24 metri e con un grado di permanenza superiore alla

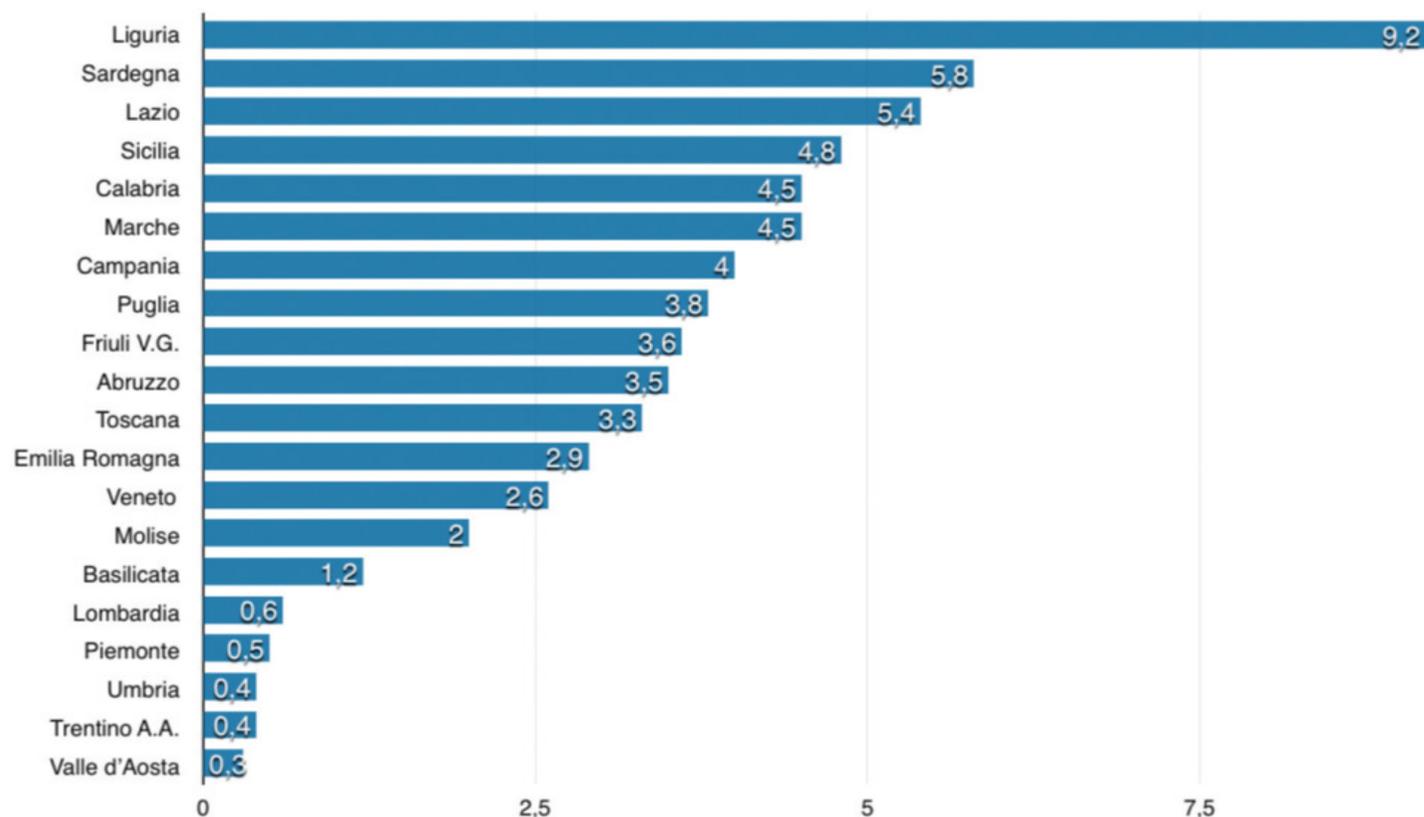


Figura 6: Incidenza Economia del Mare su totale economia provinciale

Fonte: VII Rapporto Economia del Mare - CCIAA Latina

media nazionale (2,8 gg.) di 1,2 giorni, questo comparto garantisce un impatto economico estremamente importante, che dipana i suoi effetti anche su tante realtà economiche fuori del contesto marittimo.

### ***3. Il posizionamento del Porto di Genova e il proprio sistema logistico di riferimento***

#### ***3.1. Il porto di Genova***

Il Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale è storicamente integrato in un contesto internazionale fortemente interconnesso e, perciò, influenzato in maniera decisiva dall'andamento dell'economia globale.

Il porto di Genova è stato tradizionalmente nel corso dei decenni caratterizzato da una vocazione differenziata e dedicata alla movimentazione di ogni tipo di merci e sotto ogni forma di condizionamento.

In linea con le principali tendenze del mercato (consolidamento e concentrazione degli operatori sia nei terminal che sul mare, internazionalizzazione delle imprese e progressivo affermarsi del container in sostituzione delle merci varie) i due porti sono stati in grado di allinearsi alle richieste dei principali stakeholder e confermare il proprio ruolo a servizio del tessuto industriale ed economico del Paese.

La nascita del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha rafforzato gli aspetti più strettamente relativi alla differenziazione dei traffici e creato le sinergie necessarie per confermare la posizione di leadership dei due scali a livello nazionale, con riferimento non solo alle merci, ma anche ai passeggeri e alle attività industriali, che si focalizzano sulla cantieristica e sulle riparazioni navali.

Oltre ai container, che pure rappresentato oltre il 35% del totale delle merci movimentate, il sistema fonda la propria capacità competitiva anche sulla capacità di movimentare ogni tipo di categoria merceologica in entrambi gli scali, garantendo così un elevato livello di differenziazione a servizio dell'economia nazionale.

Il porto intercetta, in entrata e uscita, oltre il 60% del traffico extra UE del sistema economico del Nord Ovest, contribuendo alla creazione di valore aggiunto per circa 10 miliardi di euro su tutto il territorio nazionale. In termini di addetti, fra diretto e indotto, oltre 120.000 unità sono ascrivibili alle attività dello scalo genovese, di cui il 45% operativi in Liguria, mentre il restante 55% è distribuito sul territorio italiano.

Analogamente, dal punto di vista fiscale, il sistema genera oltre il 30% del gettito IVA derivante dalle importazioni in ingresso sul territorio nazionale.

Un ulteriore pilastro fondamentale della competitività del sistema è rappresentato dal potenziale di movimentazione dei passeggeri. Oltre a essere a servizio delle linee di short sea shipping di collegamento con le isole maggiori e con la sponda

meridionale del Mediterraneo, i porti di Genova e Savona sono adeguatamente attrezzati ad accogliere le navi da crociera di ultima generazione, con l'obiettivo di superare i due milioni di passeggeri e consolidare la propria posizione di home port nel Mediterraneo Occidentale, soprattutto per quello che riguarda le navi più grandi.

Nel combinato di passeggeri su traghetti e crociere il sistema supera abbondantemente i 4 milioni di unità movimentate.

In ultimo, una particolare importanza, soprattutto per il porto di Genova, è rivestita dalle attività industriali direttamente riferibili alla cantieristica e alle attività di riparazione e refitting. Nel porto di Genova si individuano due macroaree dedicate a questa funzione, una in continuità all'ex porto Antico e l'altra nel quartiere di Sestri.

Gli operatori attivi in queste aree, pur essendo tutti riconducibili al settore della cantieristica, forniscono segmenti di mercato anche molto diversi tra loro, come tali capaci di massimizzare il tasso di utilizzo delle strutture.

Questo settore ha un peso fondamentale per l'economia del porto e per l'indotto da esso generato. Le aziende che operano in questa filiera, a servizio di alcuni capicommissa, particolarmente competitivi sul mercato internazionale, generano un'occupazione diretta di circa 1800 addetti e di oltre 5000 operativi nelle attività indotte. Dal punto di vista occupazionale, il complesso delle attività del settore industriale impiega in ambito portuale un numero

decisamente più consistente rispetto agli addetti della funzione commerciale.

Dal punto di vista infrastrutturale, il sistema portuale ha negli anni costruito le condizioni per attirare ulteriori traffici e accogliere le navi più grandi in tutti i settori (container, Ro-Ro, passeggeri), nonché per migliorare le connessioni di ultimo miglio ferroviarie e stradali (il dettaglio delle opere è riportato al capitolo 6), allargando allo stesso tempo la concorrenza interna agli scali, grazie alla concessione di terminal ai principali operatori globali di ogni tipologia di trasporto. Le attività terminalistiche, sia quelle già operative sia quelle in procinto di avviare le operazioni nel corso del 2020, garantiranno un livello di competizione non presente in altri sistemi portuali italiani e che pone Genova e Savona a livello degli altri porti del contesto economico europeo nelle valutazioni e nelle scelte strategiche dei grandi operatori, confermando il ruolo preminente del sistema del Mar Ligure Occidentale rispetto all'economia nazionale e alle relazioni del Paese in termini di commercio internazionale.

### 3.2. I traffici

L'irrompere della pandemia da Covid-19 nella prima parte del 2020 ha reso vani gli sforzi di previsione rispetto all'andamento dei traffici per l'immediato futuro, ma anche nella prospettiva di medio periodo. Con riferimento ai traffici, perciò, si intendono delineare nei prossimi paragrafi le principali tendenze in atto nei mercati, soprattutto dal punto di vista dell'offerta non solo in termini di capacità disponibile sul mercato, ma anche dei principali fenomeni di business e strategici che attraversano i settori del trasporto marittimo.

Con particolare riferimento al segmento del trasporto in container, dopo anni di crescita decisamente moderata, il traffico marittimo di merce containerizzata era tornato a prendere slancio nel triennio 2017-2019, portando il volume totale della movimentazione mondiale ad un valore stimato ormai prossimo ai 160 milioni di TEU.

Gli anni appena trascorsi avevano confermato la tendenza al consolidamento del mercato dei global carrier, dall'acquisizione di UASC da parte di Hapag Lloyd fino alla fusione delle tre compagnie giapponesi in un unico soggetto, Ocean Network Express (ONE) e delineato nuove strategie di integrazione di integrazione verticale dei carrier lungo la catena del valore del trasporto e della logistica.

I principali nove carrier, raggruppati nelle tre alleanze globali, hanno continuato inoltre le proprie politiche di investimento in ulteriore capacità: nell'ultimo quinquennio essi hanno infatti incrementato la loro capacità di stiva ad un tasso medio su base

annua superiore all'8% e accresciuto la propria quota di mercato fino ad arrivare a controllare circa l'85% della capacità della flotta mondiale in termini di TEU. Sulle tratte East-West (40% dei volumi complessivi) arrivano addirittura a rappresentare collettivamente il 93% della capacità disponibile sul mercato. Nei prossimi tre anni l'offerta di trasporto è prevista crescere di circa 2,2 milioni di TEU, pari al 3,1% annuo e perciò a ritmi decisamente ridotto rispetto al periodo precedente.

Ciò che non si arresta è, invece, la spinta alla concentrazione e alla crescita dimensionale, che rappresentano due tratti del mercato destinati a caratterizzare il contesto competitivo anche nei prossimi anni, soprattutto in considerazione degli investimenti in ulteriore capacità necessaria a garantire il posizionamento concorrenziale. Circa il 24% degli ordini attualmente aperti fino al 2022 riguarda navi di capacità superiore ai 14.000 TEU (72 navi su 305). In termini di disponibilità aggiuntiva di spazi esse rappresentano oltre il 60% del totale degli ordini, pari a quasi 1,4 milioni di TEU, ovvero una capacità maggiore rispetto a quella a disposizione di Evergreen, attualmente settimo carrier globale.

In termini di capacità massima delle navi la tendenza alla crescita non si è ancora arrestata: le navi più grandi, operate fino ad ora sulle rotte fra Estremo Oriente ed Oriente, possono accogliere contemporaneamente fino a 23.700 TEU.

Dal punto di vista delle dimensioni, le navi più grandi sono oggi lunghe 400 metri e larghe oltre 61 per un totale di 24 file di container. Per operare

queste navi è necessario, perciò, uno sbraccio totale delle gru di almeno 70,4 m.

Gli studi relativi agli sviluppi futuri, realizzati prima dell'irrompere della pandemia, prevedono la possibilità che nel breve periodo, presumibilmente entro il 2025, vengano introdotte nella flotta mondiale navi da oltre 26.000 TEU, la cui principale peculiarità sarebbe rappresentata da maggiori dimensioni in termini di lunghezza (430 m, +7,5% rispetto a quella massima attuale) e di larghezza (67, +9%). Il successivo salto dimensionale a 30.000 TEU comporterebbe un ulteriore incremento della lunghezza fino a oltre 450 m e della larghezza oltre i 70 m. Per operare navi di queste dimensioni i terminal dovrebbero essere dotati di 500 m di banchina, oltre 17 metri di pescaggio e gru con uno sbraccio di oltre 80 m.

L'esistenza di progetti che già oggi traggono in considerazione la possibile costruzione di navi da 26.000 TEU e 430 m di lunghezza conferma la tendenza alla crescita dimensionale presumibilmente lungo il sentiero sopra delineato, senza che al momento si possa definire un limite massimo oltre il quale possa venire meno la convenienza economica legata all'aumento della scala. Tali fenomeni, che rappresentano al momento un'eventualità teorica piuttosto che una realtà, soprattutto a causa dell'indeterminatezza degli effetti che la pandemia potrebbe produrre nel breve, ma anche nel lungo periodo, sono comunque da tenere in dovuta considerazione nell'ambito della pianificazione di grandi interventi infrastrutturali con una vita utile che superi l'orizzonte temporale oggetto degli attuali approfondimenti disponibili da parte dei principali analisti del mercato.

Nonostante un progressivo colmarsi del divario tra domanda e offerta di stiva, supportato principalmente dalla razionalizzazione delle rotte nell'ambito delle alleanze globali, il trend di rafforzamento dei noli rimane fragile e altamente volatile.

Seppur consorziati dal punto di vista operativo e della gestione della capacità offerta, i carrier continuano, infatti, a competere con strategie commerciali di pricing differenziate e altamente concorrenziali, contribuendo a mantenere il mercato dei noli decisamente basso rispetto ai livelli registrati fino al decennio scorso.

La riduzione dei servizi operati dai carrier globali in consorzi e alleanze, congiuntamente alla crescita della dimensione delle navi ha già da tempo comportato la concentrazione di consistenti volumi in imbarco e sbarco da una singola nave (dimensione media della toccata). A livello globale, infatti, la call size media sulla categoria dimensionale massima è passata da circa 4.000 TEU trasportati sulle navi da 15.000 TEU a oltre 8.000 di quelle oltre i 20.000 TEU.

Tali dinamiche riguardano sicuramente le rotte principali, prima fra tutte quella di collegamento fra Estremo Oriente ed Europa, ma coinvolgono in maniera crescente anche le tratte tradizionalmente considerate di nicchia.

Alcuni esempi relativi ai servizi che attualmente toccano i terminal del sistema del Mar Ligure Occidentale dimostrano come la dimensione delle navi utilizzate sia aumentata dal 2010 a oggi maniera significativa: +85% in termini di capacità, +50 m in lunghezza e + 11 m in larghezza.

Tabella 8: Capacità dislocata sui servizi da/per l'Estremo Oriente in servizio presso il porto di Genova, 2010-2020, TEU

Anno	Capacità delle navi	Call size media	Call size massima
2010	7.000	2.800	4.000
2015	9.000	3.200	6.000
2020	13.000	4.600	7.250

Fonte: Elaborazione dati AdSP

La crescita dimensionale delle navi è un fenomeno che, come detto, non ha caratterizzato unicamente le rotte principali, ma si è affermato anche sui collegamenti secondari.

Le ragioni sono sostanzialmente due:

- la crescita dei volumi di traffico dovuta all'aumento dei traffici internazionali;
- il trasferimento di navi di dimensioni maggiori da rotte principali a collegamenti di ranking inferiore (es. navi da 13/16.000 TEU dal Nord Europa al Mediterraneo).

Con particolare riferimento al secondo punto è necessario porre l'accento su due temi di primaria importanza: la capacità dei terminal di rispondere ai bisogni infrastrutturali, operativi e di rapido smistamento delle merci rappresentati da navi di grandi dimensioni (lunghezza 400 m, larghezza 60 m) e la necessità che i porti lungo la rotazione siano in grado di garantire i volumi utili a mantenere livelli accettabili di economicità delle toccate.

Infatti, il numero di container per toccata necessario a garantire un adeguato tasso di utilizzo delle navi, influenza in maniera significativa la struttura dei servizi, anche dal punto di vista della velocità di esercizio e del numero di porti toccati lungo la rotazione.

La dimensione media della toccata si è rapidamente evoluta anche nel nostro sistema portuale. Con particolare riferimento ai servizi di collegamento con l'Estremo Oriente, su cui sono impiegate le navi di maggiori dimensioni, dal 2010 a oggi il numero medio di contenitori movimentati nella singola toccata è aumentato del 64%, raggiungendo un massimo di 7.250 TEU, pari a circa 5.000 movimenti di sbarco e imbarco al terminal (Tab.9).

Tale evoluzione, oltre a richiedere un adeguamento della produttività di banchina dei terminal, pone decisamente sotto pressione l'operatività dei piazzali e dei gate, per i quali sono richiesti adeguati investimenti e una organizzazione del lavoro chiamata a rispondere alle esigenze della nave e ad integrarsi con il sistema logistico terrestre anch'esso sottoposto a crescenti pressioni.

In questo contesto di pressione sulle infrastrutture portuali e di inoltro delle merci, proprio per le ragioni appena esposte, le navi più grandi potrebbero scegliere di scalare anche in porti maggiormente vocati al transhipment. La necessità di concentrare un grande numero di movimentazioni in un ridotto numero di toccate spinge i porti attrezzati per ricevere questa tipologia di navi ad aumentare le loro quote di transhipment con lo scopo di attirare traffici anche da mercati non captive per garanti-

re i volumi sufficienti a rifornire i servizi principali e, quindi, a giustificare da un punto di vista economico ed operativo la toccata. A fianco dei porti tradizionalmente votati a questa funzione (Gioia Tauro, Pireo, Algeciras), altri scali, generalmente definiti gateway, contano stabilmente sull'apporto di considerevoli volumi in transito.

Nonostante la quota di container in transito nel porto di Genova sia aumentata negli ultimi anni (dall'8,4% del 2008 al 12,8% del 2018), il traffico complessivo di transhipment è ancora decisamente inferiore rispetto a quello di altri scali europei e del Mediterraneo. È importante sottolineare come Rotterdam sia primo per volumi nel panorama europeo anche nella classifica dei porti di transhipment.

Nel contesto portuale italiano, il sistema portuale ricopre un ruolo di leadership consolidata, sia con riferimento ai volumi complessivi che quelli direttamente riferibili al mercato captive (pertanto solo

container pieni hinterland). Dati i volumi del porto di Gioia Tauro, che per il 97% sono riferibili a attività di trasbordo, se si considerano solo i container pieni in uscita o entrata dai porti, il peso dei due scali del sistema si attesta al 32,8% rispetto al totale.

La preminenza del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale rispetto al complesso dei porti italiani dipende essenzialmente da due fattori:

- il ruolo di principale origine e destinazione delle merci al servizio delle regioni a più alta valenza industriale/distributiva (macroregioni del Nord Ovest e regioni Veneto ed Emilia-Romagna);
- una competizione sempre più condizionata dalle trasformazioni in atto nel settore dello shipping che tendono a ridurre e concentrare il numero degli scali nei porti più idonei in termini di infrastrutture e completezza servizi offerti.

Servizio/Rotta	Caratteristiche	2010	2015	2020
<b>Asia-Med</b>	Capacità	8 x 5.500	10 x 8.500	11 x 13.000
	Lunghezza	294	316	366
	Larghezza	32	45	48
	Pescaggio	8,5	15,5	15,5
<b>Med-Medio Oriente</b>	Capacità	5 x 4.200	7 x 7.250	7 x 8.400
	Lunghezza	279	318	316
	Larghezza	38	40	45
	Pescaggio	9,5	13,5	13,5
<b>Med-Nord America</b>	Capacità	7 x 3.200	8 x 4.200	7/8 x 6.000
	Lunghezza	242	280	279
	Larghezza	32	38	40
	Pescaggio	8,5	10,0	12

*Tabella 9: Caratteristiche principali dei servizi operanti presso il porto di Genova sulle principali direttrici, 2010-2020, TEU e metri*

*Fonte: Elaborazione dati AdSP*

### 3.3. La distribuzione delle merceologie sul territorio nazionale

Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale rappresenta la porta principale ai traffici internazionali marittimi per l'intera area geografica ed economica del Nord Ovest e pertanto alle regioni incluse nella pertinenza della ZLS.

L'analisi dei dati di traffico doganali, che riguardano perciò unicamente il traffico extra UE, comunque prevalente rispetto al traffico marittimo, soprattutto per quanto riguarda le merceologie trasportate in container, permette di definire il contesto economico su cui incidono gli scali di Genova e Savona e la distribuzione delle relazioni fra questi e il loro hinterland di elezione.

Ai fini della presente analisi vengono presi in considerazione i traffici che vengono movimentati in container, che risultano anche quelli che più probabilmente sono destinati a successive manipolazioni lungo la catena logistica.

Tale categoria rappresenta circa il 38,5% del totale del peso delle merci in transito nei porti del Mar Li-

gure Occidentale, dichiarate in sede doganale e che abbiano perciò origine o destinazione in paesi che non sono membri dell'Unione Europea. Tale peso aumenta in maniera considerevole, fino al 71,8%, se vengono esclusi dal novero complessivo i prodotti energetici (contrassegnati come categoria 27 nella nomenclatura TARIC, tariffa integrata comunitaria). Questi ultimi, infatti, non rappresentano merceologie di estremo rilievo per quanto riguarda le attività logistiche e le connessioni con l'hinterland. Analizzando la preponderanza dei traffici containerizzati sul totale dal punto di vista del valore, il rapporto muta in maniera considerevole, principalmente in ragione del fatto che il valore per unità di peso dei prodotti energetici è estremamente basso. I traffici containerizzati arrivano perciò a rappresentare il 63% delle merci in transito e 66,5% del totale al netto dei prodotti energetici.

Tabella 10: Distribuzione merceologie in peso e valore sul territorio nazionale

Fonte: Elaborazione dati AdSP

Merceologie	PESO	VALORE
Container	12.979.756	43.336.389
Altre modalità non energetici	5.190.014	21.773.700
Prodotti energetici	15.546.829	3.644.346
<b>Totale</b>	<b>33.716.600</b>	<b>68.754.435</b>
Container/Totale	38,5%	63,0%
Container/Totale (Esclusi prodotti energetici)	71,4%	66,6%
Prodotti energetici/Totale	46,1%	5,3%

Per vicinanza geografica e dimensioni economiche, le regioni incluse nella ZLS (Liguria, Lombardia, Piemonte ed Emilia-Romagna) rappresentano, sia in termini di peso che di valore, i partner principali per il sistema portuale.

Tale dato risulta coerente con il peso economico delle regioni sul totale dell'economia del Paese, di cui rappresentano il 41,9%, con un particolare importanza rivestita dalla Lombardia, che da sola pesa il 22,2% a livello nazionale.

La prossimità dei porti di Genova e Savona a tali regioni determinano che l'importanza di queste sul sistema portuale pesi risulti in maniera ancora maggiore.

Lombardia, Piemonte e Liguria pesano infatti in termini percentuali sul totale delle merci movimentate oltre il doppio del PIL prodotto in queste regioni, mentre per quanto riguarda l'Emilia-Romagna i due dati pressoché si equivalgono, in ragione della presenza e della competitività di altri porti.

Regione	Prodotto Interno Lordo	Rilevanza Regione su totale Traffico Italia (in valore)	Rilevanza Regione su totale Traffico MaLO (in valore)
Lombardia	22,2%	29,8%	49,6%
Piemonte	7,8%	9,7%	20,3%
Emilia - Romagna	9,1%	14,0%	9,3%
Veneto	9,2%	13,6%	7,6%
Liguria	2,8%	3,1%	5,7%
Toscana	6,6%	7,1%	1,8%
Trentino Alto Adige	2,6%	1,6%	1,6%
Lazio	11,3%	3,0%	1,0%
Friuli Venezia Giulia	2,2%	2,1%	1,4%
Umbria	1,3%	0,9%	0,2%
Campania	6,2%	6,0%	0,2%
Marche	2,4%	2,5%	0,4%
Puglia	4,2%	1,8%	0,1%
Abruzzo	1,9%	1,5%	0,2%
Sicilia	5,1%	1,1%	0,1%
Valle D'aosta	0,3%	0,1%	0,1%
Sardegna	1,9%	0,4%	0,1%
Molise	0,4%	0,5%	0,1%
Calabria	1,9%	0,3%	0,05%
Basilicata	1.158	2%	
Non Definito	11.574	18%	

*Tabella 11: Peso economico delle regioni sul PIL, sul traffico italiano e sul traffico generato dal Sistema Portuale MaLO*

*Fonte: Elaborazione dati AdSP*

In un'altra prospettiva si può vedere quanto sia forte il legame fra gli scali di Genova e Savona e il proprio hinterland naturale pesando i traffici che vengono movimentati nel sistema portuale rispetto al totale dei commerci internazionali delle singole regioni, sia in termini di peso che di valore.

Attraverso il sistema del Mar Ligure Occidentale passa infatti il 33% del totale dei commerci marittimi extra UE del nostro Paese tanto in export quanto in import.

Anche in questo caso, più ci si avvicina ai due porti, maggiore è il loro ruolo rispetto ai traffici di merce delle differenti economie regionali.

Il sistema del Mar Ligure Occidentale ha il suo hinterland naturale in Liguria, Piemonte e Lombardia, rispetto alle quali pesa rispettivamente il 75%, l'83% e il 62%. (cfr. Tab. 12 e Tab. 13 a fine capitolo)

Già in relazione all'Emilia-Romagna il peso del sistema rispetto al totale della merce movimentata si riduce sensibilmente fino a scendere al 33%, considerata la presenza di altri porti altamente competitivi (La Spezia e Ravenna).

Ai fini di meglio comprendere anche la distribuzione delle merci nei vari territori è utile analizzare anche il differente peso che assumono le esportazioni e le importazioni rispetto al totale (cfr. Tab. 14 a fine capitolo). In quest'ottica la Lombardia e il Piemonte vedono aumentare sensibilmente il proprio peso rispetto al totale delle importazioni (56% e 21% rispettivamente), mentre in direzione opposta sul versante delle esportazioni l'Emilia-Romagna assume un ruolo più importante (10,7%). Tale dina-

mica si replica parimenti anche per quanto riguarda il valore complessivo delle merci.

A guidare la distribuzione dei pesi fra regioni e nella ripartizione fra esportazioni e importazione è la diversa rilevanza che assumono le varie attività economiche a livello regionale, rappresentate ai fini della nostra analisi dalle merceologie, e che rappresentano maggiormente il tessuto produttivo delle diverse aree geografiche che fanno parte della ZLS (cfr. Tab. 15 e 16 a fine capitolo)

Individuando la legge alcuni retroporti fra quelli operativi, anche potenzialmente, da includere nella ZLS, l'analisi ha proceduto perciò a determinare delle aree geografiche di maggiore influenza per i poli logistici inseriti nell'elenco di cui all'art.7 comma 1. Per i retroporti siti nella stessa provincia si è considerata la medesima area di pertinenza. Inoltre, per quanto riguarda la provincia di Pavia si è ritenuto di poterla inserire in ugual misura nel bacino di riferimento tanto dei retroporti dell'Alessandrino quanto di quello di Piacenza.

I bacini di riferimento risultano perciò determinati come in Tab. 17.

L'area dei retroporti milanesi (Tab. 18), collocata in posizione centrale rispetto alla Lombardia e trovandosi in prossimità di svariate attività logistiche e di spedizioni, rappresenta il principale hub di riferimento per le merci in transito attraverso i nostri porti, combinando in sé il 45% del peso e il 46% del valore complessivo. In questo cluster di province circa la metà dei traffici ha origine o destinazione nella stessa provincia di Milano (21,4% rispetto al to-

tale dei due porti, che sale addirittura al 29,7% per quanto riguarda le importazioni).

Meno rilevante appare il ruolo della provincia di Alessandria nella distribuzione geografica dei traffici internazionali del Piemonte, seppure fondamentale sia il rilievo della sua posizione in termini geografici per quanto attiene all'organizzazione delle attività logistiche legate ai traffici marittimi.

Per quanto attiene al Piemonte (Tab. 19) il ruolo centrale è rappresentato dalla provincia di Torino che pesa per circa il 43% sul totale dei territori considerati all'interno del bacino geografico.

La presenza di due centri retroportuali nell'Emilia-Romagna (Tabb. 20 e 21), a cui afferiscono anche le province più meridionali della Lombardia, distribuisce in maniera pressoché uniforme il peso dei due poli di Dinazzano e Piacenza rispetto al totale dei traffici (col secondo fortemente supportato dalla provincia di Pavia, che è in quest'analisi considerata anche nel bacino di Alessandria).

È interessante però notare come per quanto riguarda le province centrali dell'Emilia, che afferiscono al sito di Dinazzano, il ruolo dell'export assume, come già visto in precedenza in virtù della presenza di un distretto della ceramica tradizionalmente votato all'internazionalizzazione, un peso decisamente maggiore.

Per quanto riguarda il cluster logistico piacentino, i pesi risultano maggiormente distribuiti, principalmente collegati alla presenza di attività di distribuzione della merce piuttosto che ad attività di produzione industriale.

Regione	EXPORT		IMPORT		TOTALE	
	Peso in tonn	Rilevanza Traffici MLO su totale Regionale	Peso in tonn	Rilevanza Traffici MLO su totale Regionale	Peso in tonn	Rilevanza Traffici MLO su totale Regionale
Lombardia	3.652.946	66%	2.738.719	57%	6.391.665	62%
Piemonte	1.557.386	82%	1.041.384	83%	2.598.770	83%
Emilia Romagna	867.991	21%	226.908	14%	1.094.898	19%
Veneto	796.133	22%	216.743	12%	1.012.876	19%
Liguria	507.107	76%	329.632	75%	836.739	75%
Trentino Alto Adige	201.231	35%	46.948	28%	248.179	33%
Toscana	188.323	9%	80.066	9%	268.388	9%
Friuli Venezia Giulia	91.778	17%	18.276	8%	110.055	14%
Lazio	60.045	8%	119.103	20%	179.149	13%
Umbria	29.930	16%	5.463	4%	35.393	11%
Campania	27.405	1%	6.356	0%	33.761	1%
Marche	22.651	4%	9.140	3%	31.791	3%
Puglia	18.526	4%	8.610	3%	27.136	4%
Sicilia	14.694	5%	2.493	1%	17.187	3%
Sardegna	10.772	7%	3.653	3%	14.425	5%
Valle D'aosta	9.976	84%	5.537	33%	15.513	54%
Abruzzo	7.681	2%	17.802	10%	25.483	5%
Molise	3.350	4%	550	2%	3.900	3%
Basilicata	2.303	4%	714	2%	3.016	3%
Calabria	1.158	2%	1.994	2%	3.152	2%
Non Definito	11.574	18%	16.696	18%	28.269	18%
<b>Totale</b>	<b>8.082.958</b>	<b>33%</b>	<b>4.896.787</b>	<b>33%</b>	<b>12.979.745</b>	<b>33%</b>

Tabella 12: Traffici movimentati nel Sistema Portuale MaLO (Import-Export, peso) sul totale dei commerci internazionali delle regioni

Fonte: Elaborazione dati AdSP

Regione	EXPORT		IMPORT		TOTALE	
	Valore in .000 €	Rilevanza Traffici MLO su totale Regionale	Valore in .000 €	Rilevanza Traffici MLO su totale Regionale	Valore in .000 €	Rilevanza Traffici MLO su totale Regionale
Lombardia	13.291.414	75%	8.351.137	64%	21.642.551	70%
Piemonte	5.681.436	88%	3.189.326	89%	8.870.761	89%
Emilia Romagna	3.295.400	33%	749.365	16%	4.044.765	28%
Veneto	2.530.552	29%	768.252	15%	3.298.803	23%
Liguria	1.814.144	81%	675.141	72%	2.489.286	78%
Toscana	550.826	12%	214.957	8%	765.783	10%
Trentino Alto Adige	611.226	46%	105.816	35%	717.042	44%
Friuli Venezia Giulia	545.594	34%	50.412	9%	596.006	28%
Lazio	229.502	14%	192.028	14%	421.530	14%
Marche	125.614	8%	38.992	4%	164.606	6%
Campania	63.065	2%	27.911	1%	90.977	1%
Umbria	60.354	10%	18.436	5%	78.790	8%
Abruzzo	42.923	4%	35.112	6%	78.036	5%
Puglia	38.873	4%	21.055	3%	59.928	3%
Sardegna	49.993	19%	9.392	7%	59.386	14%
Valle D'aosta	39.291	83%	20.073	47%	59.364	66%
Molise	56.314	19%	2.621	2%	58.935	12%
Sicilia	48.992	7%	7.764	2%	56.757	5%
Basilicata	4.003	5%	13.418	3%	17.421	4%
Calabria	4.476	3%	7.006	5%	11.482	4%
Non Definito	37.099	12%	33.828	10%	70.927	11%
<b>Totale</b>	<b>29.121.092</b>	<b>46%</b>	<b>14.532.044</b>	<b>36%</b>	<b>43.653.137</b>	<b>42%</b>

*Tabella 13: Traffici movimentati nel Sistema Portuale MaLO (Import-Export, valore) sul totale dei commerci internazionali delle regioni*

*Fonte: Elaborazione dati AdSP*

Regione	EXPORT	IMPORT	TOTALE
Lombardia	45,19%	55,93%	49,24%
Piemonte	19,27%	21,27%	20,02%
Emilia Romagna	10,74%	4,63%	8,44%
Veneto	9,85%	4,43%	7,80%
Liguria	6,27%	6,73%	6,45%
Toscana	2,33%	1,64%	2,07%
Trentino Alto Adige	2,49%	0,96%	1,91%
Lazio	0,74%	2,43%	1,38%
Friuli Venezia Giulia	1,14%	0,37%	0,85%
Umbria	0,37%	0,11%	0,27%
Campania	0,34%	0,13%	0,26%
Marche	0,28%	0,19%	0,24%
Puglia	0,23%	0,18%	0,21%
Abruzzo	0,10%	0,36%	0,20%
Sicilia	0,18%	0,05%	0,13%
Valle D'aosta	0,12%	0,11%	0,12%
Sardegna	0,13%	0,07%	0,11%
Molise	0,04%	0,01%	0,03%
Calabria	0,01%	0,04%	0,02%
Basilicata	0,03%	0,01%	0,02%

*Tabella 14: Peso di esportazioni ed importazioni rispetto al totale della distribuzione delle merci nelle regioni*

*Fonte: Elaborazione dati AdSP*

REGIONE	MERCEOLOGIA	PESO (in tonn)	VALORE (in .000 €)
Lombardia	Bevande	502.963,74	328.594,73
	Materie plastiche e lavorati	426.606,06	939.580,31
	Macchinari e apparecchi meccanici	381.999,05	4.879.755,03
	Lavori di ghisa ferro o acciaio	209.882,49	707.661,77
Piemonte	Bevande	242.417,88	426.329,13
	Materie plastiche e lavorati	137.993,16	1.823.169,06
	Frutta	128.930,91	109.270,53
	Automobili trattori motocicli e loro parti ed accessori	95.165,89	666.406,56
Emilia-Romagna	Prodotti ceramici	334.747,62	228.664,73
	Macchinari e apparecchi meccanici	111.720,16	1.046.023,43
	Alimenti preparati per gli animali	40.687,82	17.569,52
	Automobili trattori motocicli e loro parti ed accessori	28.183,68	126.541,03
Liguria	Prodotti chimici	142.828,25	376.503,44
	Combustibili minerali oli minerali	45.352,96	18.175,16
	Paste di legno carta o cartone da riciclare	39.270,77	3.362,76
	Lavori di ghisa ferro e acciaio	29.818,20	25.946,48

*Tabella 15: Peso e valore delle attività economiche a livello regionale - export*

*Fonte: Elaborazione dati AdSP*

REGIONE	MERCEOLOGIA	PESO (in tonn)	VALORE (in .000 €)
Lombardia	Materie plastiche e lavorati	303.231,20	643.712,37
	Macchinari e apparecchi meccanici	264.965,37	1.428.354,96
	Prodotti chimici organici	215.307,63	676.173,70
	Lavori di ghisa ferro e acciaio	140.616,39	277.525,83
Piemonte	Macchinari e apparecchi meccanici	144.513,64	786.053,77
	Prodotti chimici organici	102.807,38	163.798,35
	Materie plastiche e lavorati	92.934,95	160.077,51
	Gomma e lavori di gomma	90.333,05	165.398,11
Emilia-Romagna	Macchinari e apparecchi meccanici	21.865,14	162.426,64
	Preparazioni di carne, pesci o altri animali	17.761,37	66.066,89
	Automobili trattori motocicli e loro parti ed accessori	17.004,04	48.131,09
	Carni e frattaglie commestibili	14.679,87	99.909,60
Liguria	Frutta	90.393,72	126.578,17
	Materie plastiche e lavorati	46.975,44	47.366,25
	Macchinari e apparecchi meccanici	27.149,56	56.598,91
	Prodotti chimici organici	18.446,86	33.506,36

Tabella 16: Peso e valore delle attività economiche a livello regionale - import

Fonte: Elaborazione dati AdSP

RETROPORTI	PROVINCE	SUPERFICIE (in KMQ)	POPOLAZIONE
Alessandria	Alessandria, Asti, Novara, Pavia, Torino, Vercelli	18.287	3.981.262
Rivalta Scrivia			
Arquata Scrivia			
Novi San Bovo			
Ovada Belforte			
Castellazzo Bormida			
Milano Smistamento	Bergamo, Brescia, Como, Lecco	12.804	8.332.146
Melzo	Milano, Monza-Brianza, Varese		
Piacenza	Cremona, Lodi, Parma, Pavia, Piacenza	11.555	1.873.824
Dinazzano	Bologna, Mantova, Modena, Reggio-Emilia	11.023	2.664.195

*Tabella 17: Dettaglio retroporti (province, superficie, popolazione)*

*Fonte: Elaborazione dati AdSP*

PROVINCIA	PESO			VALORE		
	EXPORT	IMPORT	TOTALE	EXPORT	IMPORT	TOTALE
Bergamo	9,5%	6,8%	8,5%	7,5%	6,1%	7,1%
Brescia	4,1%	5,4%	4,6%	4,9%	5,1%	5,0%
Como	2,0%	2,6%	2,2%	2,9%	2,6%	2,8%
Lecco	1,5%	0,6%	1,2%	1,3%	0,7%	1,1%
Milano	16,6%	29,7%	21,4%	17,5%	33,0%	22,7%
Monza-Brianza	3,3%	3,6%	3,4%	3,6%	3,5%	3,6%
Varese	3,0%	4,7%	3,7%	3,8%	3,9%	3,8%
Totale	40,0%	53,4%	45,0%	41,5%	55,0%	46,0%

*Tabella 18: Peso e valore delle province incluse nelle aree geografiche di riferimento degli interporti di Milano (Milano Smistamento e Melzo)*

*Fonte: Elaborazione dati AdSP*

Tabella 19: Peso e valore delle province incluse nelle aree geografiche di riferimento degli interporti di Alessandria (Alessandria, Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Ovada-Belforte, Castellazzo Bormida)

Fonte: Elaborazione dati AdSP

PROVINCIA	PESO			VALORE		
	EXPORT	IMPORT	TOTALE	EXPORT	IMPORT	TOTALE
Alessandria	2,8%	2,1%	2,5%	2,2%	1,6%	2,0%
Asti	2,0%	0,4%	1,4%	4,3%	0,2%	2,9%
Novara	1,9%	1,4%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%
Pavia	2,1%	2,0%	2,0%	1,5%	1,2%	1,4%
Torino	5,0%	9,8%	6,7%	6,1%	11,3%	7,8%
Vercelli	0,9%	2,2%	1,4%	0,6%	1,5%	0,9%
Totale	14,7%	17,7%	15,8%	16,4%	17,5%	16,8%

Tabella 20: Peso e valore delle province incluse nelle aree geografiche di riferimento dell'interporto di Piacenza

Fonte: Elaborazione dati AdSP

PROVINCIA	PESO			VALORE		
	EXPORT	IMPORT	TOTALE	EXPORT	IMPORT	TOTALE
Bologna	1,6%	0,6%	1,2%	4,8%	0,7%	3,4%
Mantova	1,3%	0,4%	0,9%	0,7%	0,4%	0,6%
Modena	4,1%	0,8%	2,9%	1,7%	1,1%	1,5%
Reggio-Emilia	1,5%	1,2%	1,4%	1,0%	1,0%	1,0%
Totale	8,5%	2,9%	6,4%	8,3%	3,3%	6,6%

Tabella 21: Peso e valore delle province incluse nelle aree geografiche di riferimento dell'interporto di Dinazzano

Fonte: Elaborazione dati AdSP

PROVINCIA	PESO			VALORE		
	EXPORT	IMPORT	TOTALE	EXPORT	IMPORT	TOTALE
Cremona	1,2%	1,1%	1,1%	1,2%	0,7%	1,0%
Lodi	0,6%	0,2%	0,5%	0,5%	0,2%	0,4%
Parma	0,8%	0,6%	0,8%	1,4%	0,9%	1,3%
Pavia	2,1%	2,0%	2,0%	1,5%	1,2%	1,4%
Piacenza	1,6%	1,1%	1,4%	1,1%	0,9%	1,0%
Totale	6,3%	5,0%	5,8%	5,7%	4,0%	5,1%

#### 4. Analisi di impatto economico – sociale atteso della ZLS

Il 43% delle Free Zone nel mondo è concentrata in Asia e nella regione del Pacifico; a seguire le Americhe con il 24% ed ancora l'Europa Centro-Orientale e l'Asia Centrale che raggruppano il 19% del totale.

A livello di singoli Paesi spiccano la Cina ed il Vietnam con oltre 180 Free Zone. Nella stessa Cina occupano oltre 50 milioni di persone e generano 145 milioni di dollari di interscambio.

L'impatto economico totale generato ammonta a oltre 68,4 milioni di lavoratori diretti e un valore aggiunto generato, derivante dagli scambi, di poco più di 850 miliardi di dollari.

Secondo autorevoli stime, nelle Free Zone andrebbe a concentrarsi, con il passare del tempo, il 40% circa del totale dell'export di un Paese. Ad esempio, nelle Free Zone dei Paesi dell'area MENA si concentra oltre il 36% del totale esportato dall'area, dell'Africa Sub Sahariana tale dato arriva quasi al 50%.

In termini di occupati il dato è più variegato: gli occupati delle free zone rappresentano a livello mondiale lo 0,2% del totale. Nell'area MENA il dato diventa dell'1,6%, nelle Americhe l'1,2% e nell'area Asiatica del 2,3%.

L'impatto delle Zone Economiche Speciali in un Paese può essere misurato da vari indicatori. Sicuramente il principale è quello relativo alle esportazioni, poiché Le ZES sono strumenti di sviluppo concepiti principalmente per attrarre in una deter-

minata area investimenti di imprese export-oriented. Da elaborazioni di SRM (su dati World Bank) effettuate su un panel di ZES è emerso che, una volta a regime (cioè in un arco temporale tra i 7 ed i 10 anni), in media queste aree possono arrivare ad incrementare le esportazioni di un Paese fino ad un +40% complessivo. Se applicassimo questa performance di crescita agli attuali volumi di export del nostro Mezzogiorno (le ZES si possono costituire infatti solo nel Sud, e ne sono previste 8), nell'arco di un decennio si potrebbe attivare un volume di export aggiuntivo pari a circa 18 miliardi di euro.

Un altro indicatore rilevante dove le ZES hanno impatto è il traffico container. Un'analisi di SRM ha mostrato come, su un panel di porti del Mediterraneo dotati di Zone Economiche Speciali, tale traffico abbia avuto incrementi medi annui, negli ultimi 10 anni, dell'8,4% (si pensi che in Italia la crescita è stata nello stesso periodo pari a poco più dell'1%). Anche in questo caso, se applicassimo questa percentuale di incremento ai porti meridionali, che movimentano il 40% del traffico container italiano pari a 4 milioni di TEU, in 10 anni potremmo aumentare il volume fino a 7,4 milioni di TEU. A questo incremento di traffico si assommerebbero anche i conseguenti impatti positivi relativi alla lavorazione logistica a valore aggiunto.

I porti del Mar Ligure Occidentale rappresentano una realtà economica di assoluto rilievo che opera al servizio della logistica nazionale concentrando importanti flussi di traffico internazionale via mare da e per l'Italia. Nel quadro della struttura economica ed industriale regionale e locale, il complesso

delle attività portuali costituisce una delle principali “industrie” che, tuttavia, non esaurisce i propri effetti a livello regionale, ma determina un rilevante impatto su un territorio ben più ampio che è oggetto di importanti scelte di pianificazione economica ed infrastrutturale.

Attraverso un’analisi basata sull’elaborazione di un modello input-output multiregionale, Prometeia S.p.A. ha fotografato l’impatto diretto-indiretto-indotto della filiera portuale del Mar Ligure Occidentale, sia a livello regionale sia nazionale, stimando altresì gli effetti prodotti sulle singole regioni quale risultato delle interdipendenze settoriali.

Il modello e l’analisi di impatto sono calibrati sul 2017, l’ultimo anno per il quale si dispone di una documentazione statistica completa, che garantisce una solida base scientifica al progetto. I risultati ottenuti sono comunque largamente rappresenta-

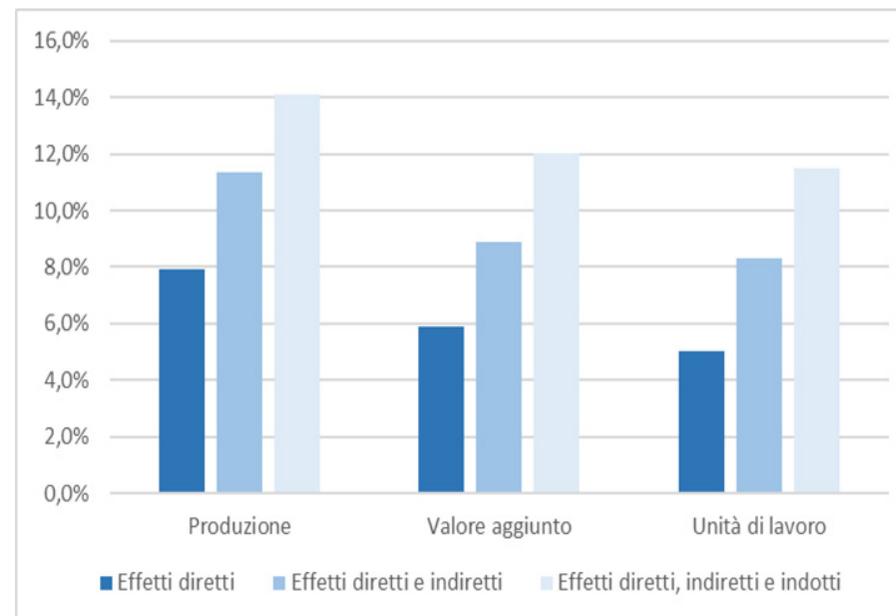
tivi anche della situazione del 2019 in quanto non sono intervenuti nel frattempo rilevanti mutamenti strutturali nell’attività dei porti.

Il modello utilizzato permette di calcolare tre tipologie di impatti:

- gli effetti diretti che misurano la produzione, il valore aggiunto e l’occupazione delle attività che fanno parte della filiera portuale (port cluster);
- gli effetti indiretti che misurano gli effetti degli acquisti di beni e di servizi rivolti agli altri settori di attività che non fanno parte della filiera portuale;
- gli effetti indotti che considerano anche dell’impatto esercitato sui consumi dai redditi generati dalla filiera portuale.

Figura 7: Gli effetti diretti, indiretti e indotti della filiera portuale del Mar Ligure Occidentale sulla Liguria nel 2017. Produzione, valore aggiunto e unità di lavoro (valori % sul totale dell’economia regionale)

Fonte: Elaborazioni Prometeia, modello MRSUT 2019



Da tale analisi ne risulta che la filiera portuale del Mar Ligure Occidentale attiva in Liguria complessivamente 12,8 miliardi di euro di produzione, 5,3 miliardi di euro di valore aggiunto ed impiega 71 mila unità di lavoro. Mentre, in termini relativi, la filiera pesa per il 14,1% della produzione, per il 12,0% del valore aggiunto della regione e per l'11,5% dell'occupazione.

A livello settoriale le attività della filiera portuale influenzano in maniera rilevante anche comparti che parrebbero estranei al settore portuale vero e proprio, tant'è vero che la filiera portuale trattiene al suo interno il 50,7% degli effetti complessivi dei porti, in termini di valore aggiunto, mentre il restante 49,3% è diffuso, principalmente, a settori quali:

- le attività immobiliari (11,5%);
- il commercio all'ingrosso (4,7%);

- le attività legali e contabilità; attività di sedi centrali; consulenza gestionale (2,7%);
- i servizi finanziari (2,2%);
- i servizi di alloggio e ristorazione (2,1%);
- la fornitura di energia elettrica (1,6%);
- i servizi di investigazione e vigilanza, le attività di servizi per edifici e per paesaggio e quelle di supporto alle imprese (1,5%);
- l'istruzione (1,4%);
- le attività degli studi di architettura e d'ingegneria (1,3%);
- le costruzioni e l'edilizia (1,2%)

	Produzione	Valore aggiunto	Unità di lavoro
	Valori assoluti		
Effetti diretti	7.213	2.601	31.189
Effetti diretti e indiretti	10.312	3.932	51.556
Effetti diretti, indiretti e indotti	12.803	5.319	71.380
	Numeri indice effetti diretti =100		
Effetti diretti	100,0	100,0	100,0
Effetti diretti e indiretti	143,0	151,1	165,3
Effetti diretti, indiretti e indotti	177,5	204,5	228,9
	Quota % su Liguria		
Effetti diretti	7,9%	5,9%	5,0%
Effetti diretti e indiretti	11,4%	8,9%	8,3%
Effetti diretti, indiretti e indotti	14,1%	12,0%	11,5%

Tabella 22: Produzione, valore aggiunto (milioni di euro) e unità di lavoro (numero)

Fonte: Elaborazioni Prometeia, modello MRSUT 2019

È del tutto evidente come gli effetti complessivi (diretti, indiretti e indotti) attivati dal porto influenzino in modo significativo un'ampia gamma di settori che includono attività solo marginalmente coinvolte nell'attività portuale vera e propria, ma che entrano in gioco nel momento in cui contribuiscono a soddisfare la domanda di consumi derivante dai redditi distribuiti dalla filiera portuale.

Dallo studio emerge anche come gli effetti diretti ed indiretti della filiera portuale su Genova siano quantificabili in 8,5 miliardi di euro di produzione, 3,2 miliardi di valore aggiunto e poco meno di 40 mila unità di lavoro.

La quota sull'economia genovese della filiera portuale è decisamente significativa, raggiungendo il

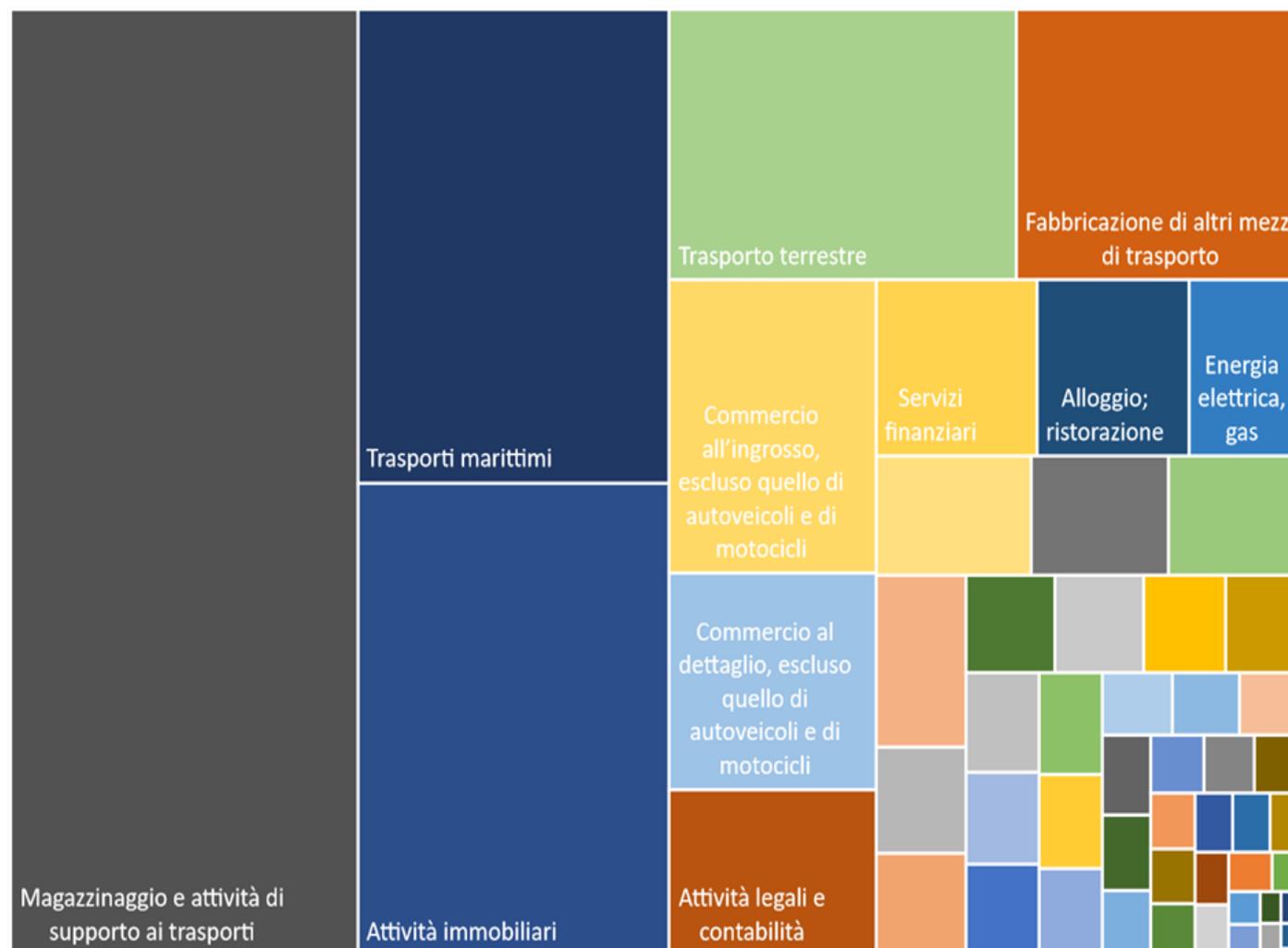


Figura 8: Gli effetti settoriali della filiera portuale del Mar Ligure Occidentale sulla Liguria nel 2017. Valore aggiunto (milioni di euro).

Fonte: Elaborazioni Prometeia, modello MRSUT 2019

12,1% del valore aggiunto totale e l'10,5% dell'occupazione. Tenendo conto anche degli effetti indotti la filiera portuale rappresenta per Genova quasi 9,9 miliardi di produzione, 3,9 miliardi di valore aggiunto (14,9% sul totale provinciale) ed oltre 48 mila unità di lavoro (il 12,7% del totale provinciale).

Significativo è l'impatto della filiera portuale anche in provincia di Savona, con gli effetti diretti ed indiretti che raggiungono il 470 milioni di euro di produzione, i 180 milioni di valore aggiunto (2,6% del totale provinciale) e le 2.500 unità di lavoro (2,3% del totale). Considerando anche gli effetti indotti, l'impatto sulla produzione è di 500 milioni di euro, quello sul valore aggiunto di 200 milioni (2,9% del totale provinciale) e quello sull'occupazione di 2.700 unità di lavoro (2,5%).

Come per gli aspetti settoriali già evidenziati, anche l'analisi geografica conferma la rilevanza della filiera portuale del Mar Ligure Occidentale per le economie regionali maggiormente interconnesse ad essa. Tale aspetto, in particolare, rappresenta un dato di estremo valore per il rilievo che assume nell'ambito delle trasformazioni (anche normative) che stanno interessando il settore della portualità nazionale. Come più volte richiamato nei documenti di pianificazione, i "confini" dei porti del Mar Ligure Occidentale si estendono ben oltre il territorio regionale, non solo dal punto di vista della delimitazione dell'hinterland, ma anche quale effetto delle molteplici relazioni produttive, distributive, commerciali attivate dalla filiera portuale.

È evidente che la domanda generata dalla filiera portuale del Mar Ligure Occidentale ha

una dimensione tale (oltre dieci miliardi di euro, trascurando gli effetti indotti) da alimentare importazioni di beni e di servizi sia dall'estero che dalle altre regioni. Considerando gli effetti complessivi suddivisi per singole regioni, alla Liguria è associato il 59,6% del valore aggiunto generato dalla filiera portuale del Mar Ligure Occidentale, alla Lombardia il 14,6%, al Lazio il 5,9%, al Piemonte il 3,6%, all'Emilia Romagna il 3,5%, alla Campania il 2,5%, al Veneto il 2,3%, e alle rimanenti regioni l'8,0%.

In conclusione, se si tiene conto dell'impatto delle attività dalla filiera portuale del Mar Ligure Occidentale su tutte le regioni italiane e non solo sulla Liguria, la dimensione economica della filiera portuale risulta quasi raddoppiata sia in termini di valore aggiunto sia per quanto riguarda l'occupazione. A livello nazionale la filiera portuale del Mar Ligure Occidentale genera 8,9 miliardi di euro di valore aggiunto e crea 122 mila unità di lavoro.

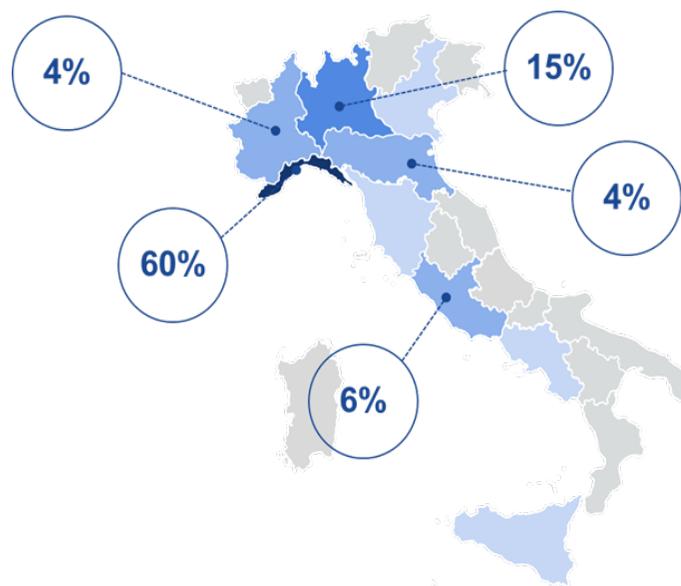


Figura 9: Gli effetti settoriali diretti, indiretti e indotti della filiera portuale del Mar Ligure Occidentale sulle regioni italiane nel 2017. Valore aggiunto (milioni di euro)

Fonte: Elaborazioni Prometeia, modello MRSUT 2019

Nuts 2006	Produzione	Valore aggiunto	Unità di lavoro	Produzione	Valore aggiunto	Unità di lavoro	Produzione	Valore aggiunto	Unità di lavoro
	Genova			Savona - Vado			Totale		
ITC1: Piemonte	810	300	4.367	45	17	244	##	317	4.611
ITC2: Valle d'Aosta	11	5	66	1	0	4	12	6	69
ITC3: Liguria	12.039	4.992	66.695	764	326	4.686	12.803	5.319	71.380
ITC4: Lombardia	2.836	1.222	15.185	183	79	983	3.019	1.301	16.168
ITD1: Bolzano	88	39	514	5	2	31	94	41	544
ITD2: Trento	55	26	346	4	2	23	58	27	369
ITD3: Veneto	459	190	2.749	30	12	180	488	202	2.929
ITD4: Friuli-Venezia Giulia	128	57	773	9	4	56	137	61	829
ITD5: Emilia-Romagna	693	293	4.277	48	21	301	742	313	4.577
ITE1: Toscana	350	152	2.201	23	10	144	61	162	2.344
ITE2: Umbria	33	15	270	2	1	17	35	16	287
ITE3: Marche	50	22	339	3	1	23	53	23	362
ITE4: Lazio	1.129	493	6.606	78	34	452	1.207	527	7.059
ITF1: Abruzzo	30	14	254	2	1	17	32	15	271
ITF2: Molise	7	3	69	0	0	4	7	3	73
ITF3: Campania	509	211	3.696	30	13	220	540	224	3.916
ITF4: Puglia	145	64	1.270	9	4	77	154	67	1.347
ITF5: Basilicata	16	8	124	1	0	8	17	8	131
ITF6: Calabria	69	40	662	4	2	41	73	42	703
ITG1: Sicilia	360	140	2.463	22	9	152	382	149	2.615
ITG2: Sardegna	108	49	975	7	3	64	115	52	1.038
ITZ: Extra-Regio	55	39	44	3	2	3	59	42	47
IT: Italia	19.981	8.375	113.942	1.273	545	7.728	21.254	8.920	121.670
Liguria / Italia (%)	60,3%	59,6%	58,5%	60,0%	59,9%	60,6%	60,2%	59,6%	58,7%

Tabella 23: Gli effetti settoriali diretti, indiretti e indotti della filiera portuale di Genova e Savona - Vado sulle regioni italiane nel 2017. Produzione, valore aggiunto (milioni di €) e unità di lavoro (numero)

Fonte: Elaborazioni Prometeia, modello MRSUT 2019

A livello nazionale la filiera portuale del Mar Ligure Occidentale genera 8,9 miliardi di euro di valore aggiunto e crea 122 mila unità di lavoro.

## 5. I nodi logistici individuati e la loro funzione logica per il porto

Ai sensi dell'art.7 della Legge 130/2018, la ZLS istituita comprende i siti retroportuali di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure.

I siti individuati rappresentano zone molto eterogenee tra loro sia dal punto di vista della dotazione infrastrutturale, delle strutture e delle sovrastrutture ivi presenti sia dal punto di vista delle relazioni commerciali attive con il Porto di Genova.

Fanno parte dell'elenco di cui sopra diverse aree strategiche per i traffici del Porto di Genova:

- alcune dotate di magazzini e aree di stoccaggio;

- altre alle quali potrà essere dedicata una specifica funzione di aree buffer (anche all'interno del progetto E-Bridge) dove la presenza dell'infrastruttura autostradale sarà fondamentale;
- siti di notevole rilevanza per la presenza dell'infrastruttura ferroviaria.

Lo scalo smistamento di Alessandria e le aree buffer dell'art. 6 del Decreto Genova, da individuare tra quelle della Zona Logistica Semplificata previste dall'art. 7, verrebbero dedicati ai servizi alla merce, quali movimentazione, stoccaggio e sosta delle unità di carico, e relativi servizi ai mezzi.

I siti retroportuali sono eterogenei dal punto di vista del trasporto ferroviario poiché in alcune zone (e.g. Dinazzano, Melzo, Milano Smistamento) sono presenti traffici ferroviari già consolidati da e verso Genova, in altre, viceversa, non sono presenti relazioni ferroviarie

Fondamentali ai fini della connessione fra i nodi logistici e il porto sono i collegamenti ferroviari, che

Zona Logistica Semplificata	Ferrovia	Autostrada	Magazzini	Dogana	Buffer Area	Altro	Note
Alessandria	✓	✓	✗	✗	• (*)		(*)AL Smistamento
Arquata Scrivia	✓	✓	✓	✓		Terminal Container, Silos Cereali	
Castellazzo Bormida	✓	✓	✗	✗	•		Magazzini in località Predosa
Dinazzano	✓	✗	✓	✗			Spinelli Srl, Messina S.p.A
Melzo	✓	✓	✓	✓			
Milano Smistamento	✓	✓	✗	✗		Terminalizzazione merci pericolose	
Novi San Bovo	✓	✗	✗	✗			ILVA in prossimità
Ovada Belforte	✓	✓	✗	✗	•		
Piacenza	✓	✓	✓ (*)	✗			(*)IKEA, DHL, FERCAM
Rivalta Scrivia	✓	✓	✓	✓	•		
Vado Ligure	✓	✓	✓	✓		Servizi logistici	

Tabella 24: Tabella informativa delle ZLS

Fonte: Elaborazioni dati AdSP

coinvolgono soprattutto il trasporto di container, che rappresentano oltre il 95% del numero complessivo di carri movimentati da e per lo scalo genovese.

Tabella 25: Volumi traffici ferroviari - Genova

Fonte: Elaborazioni dati AdSP

Retroporto	Treni Export v/Genova	Treni Import d/Genova
Alessandria	0	1
Alessandria Smistamento	34	15
Arquata Scrivia	3	2
Dinazzano	350	350
Melzo	322	324
Milano Smistamento	872	890
Novi San Bovo	2	0
Piacenza	4	4
Rivalta Scrivia	396	402

Nel 2019, ultimo anno per cui si hanno statistiche complete al momento della redazione del documento, sono stati trasportati su ferro 307.725 TEU, pari al 13,4% del totale dei container gateway movimentati in entrata e uscita dal porto di Genova: si tratta della migliore performance storica in termini di container trasportati a mezzo ferrovia.

In termini di aree geografiche interne, la statistica, seppur suscettibile di alcune approssimazioni, restituisce un quadro in cui appare evidente come la modalità ferroviaria risulti più competitiva su distanze maggiori.

Seppure, infatti, la Lombardia rappresenti sostanzialmente il 50% dei volumi in entrata e uscita dal porto di Genova, questa percentuale scende al 37% con specifico riferimento al traffico ferroviario. All'opposto, nel caso di Triveneto (principalmente Interporto di Padova) ed Emilia-Romagna, queste due regioni pesano maggiormente rispetto al totale dei volumi mossi su ferrovia rispetto ai traffici complessivi.

Conseguentemente il rail ratio della Lombardia risulta più basso rispetto a quello del porto di Genova (10,0% vs. 13,4%), mentre quello di Triveneto ed Emilia-Romagna appare più alto (rispettivamente 29,5% e 40,2%).

Nel caso specifico del Piemonte, la maggior parte dei traffici ferroviari risulta riferibile alle operazioni di navettamento dei container da Genova all'Interporto di Rivalta Scrivia.

Tabella 26: Traffico Ferroviario, Volumi Container per Aree Geografiche, Porto di Genova, 2019, TEU

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategica su dati FuoriMuro e Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale

	VOLUMI VIA TRENO		VOLUMI TOTALI		RAIL RATIO
	TEU	PESO %	TEU	PESO %	
Lombardia	1.128.909	49,1%	112.706	36,6%	10,0%
Piemonte	461.628	20,1%	31.875	10,4%	6,9%
Emilia-Romagna	236.094	10,3%	69.760	22,7%	29,5%
Triveneto	227.388	9,9%	91.402	29,7%	40,2%
Altre	243.502	10,6%	1.982	0,6%	0,8%
<b>Totale</b>	<b>2.297.521</b>	<b>-</b>	<b>307.725</b>	<b>-</b>	<b>13,4%</b>

I progetti su tali aree potranno quindi beneficiare delle agevolazioni previste dalla disciplina delle ZLS sul fronte delle semplificazioni amministrative e dei regimi procedurali speciali, con impatti positivi nella fase di progettazione/costruzione, per i profili autorizzativi, e nella fase di gestione per i connessi profili operativi.

Per quanto riguarda gli aspetti organizzativi e tecnologici, ciò si sostanzia nell'implementazione e potenziamento di relazioni funzionali ed informatiche con siti e operatori inland, con due distinte finalità spesso legate tra loro:

- Anticipare o meglio sincronizzare rispetto al porto una serie di processi, informazioni, dati

affinché la fase di entrata/uscita dalle aree portuali possa essere più rapida, sicura e agevole;

- Delocalizzare su aree esterne al porto, ma ad esso funzionalmente collegate, attività e processi che possono più proficuamente trovare spazio al di fuori delle pregiate aree in prossimità delle banchine.

### **5.1. Descrizione nodo logistico di Rivalta Scrivia**

La società Rivalta Terminal Europa (RTE) nasce nel 2006 per scorporare le attività terminalistiche dalle attività di logistica fino ad allora gestite con-

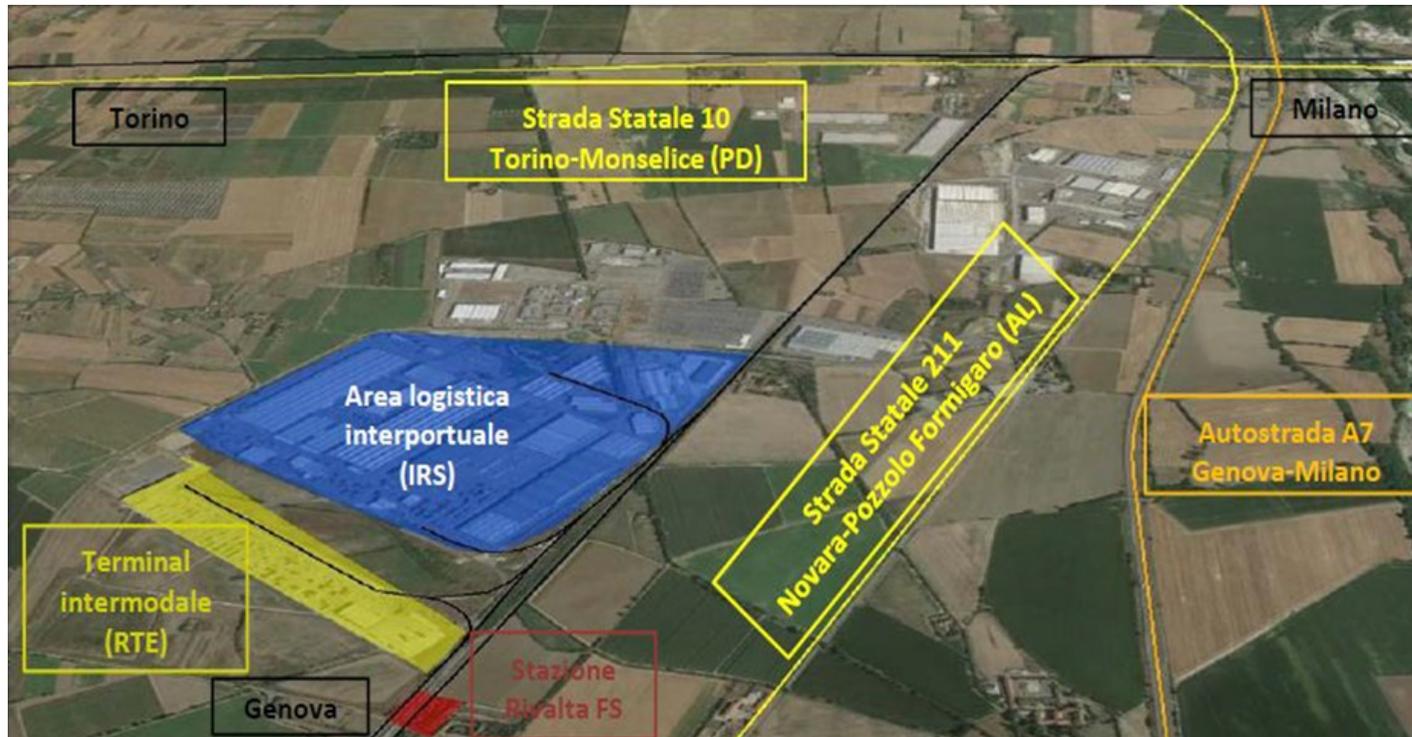


Figura 10: Nodo logistico Rivalta – Scrivia

Fonte: Regione Liguria

temporaneamente dall'Interporto di Rivalta Scrivia (IRS). La società che gestisce il terminal può beneficiare di uno specifico accordo con la Dogana di Genova che permette ai treni provenienti dal porto di viaggiare fino al terminal senza emissione di documenti doganali (merce in stato A3, ovvero in deposito temporaneo di custodia). Originariamente di proprietà del gruppo Fagioli, RTE è dal 2012 una società di proprietà di Katoen Natie (proprietario di IRS) e Gruppo Gavio, in quote uguali, con una piccola quota di Finpiemonte e altri.

#### Binari operativi

- Carico/Scarico: 5x750m, sotto gru a portale
- Presa/Consegna: 5x440m, presso la stazione Rivalta Scrivia FS
- Superficie totale (mq): 250.000
- Aree per lo stoccaggio (mq): 120.000

Il modello di esercizio ferroviario prospettato da RTE è da considerare “innovativo” (e comunque profondamente diverso) rispetto allo scenario operativo del trasporto ferroviario container “porto – entroterra (retro porto)” come tradizionalmente concepito. RTE ritiene infatti, fattibile economicamente gestire la relazione porti liguri – Terminal di Rivalta Scrivia con le attuali infrastrutture di linee e di impianti portuali, ossia con treni di lunghezza di (soli) 400-440 m. Secondo il modello concepito da RTE, i treni in servizio navetta banchina portuale – terminal, vengono poi concentrati presso RTE e rilanciati (o viceversa ricevuti) con composizioni fino ai limiti dei 750 m verso i mercati interni e, in particolare,

oltralpe (la zona contendibile ai porti del Mare del Nord Europa è confermata essere Svizzera e Germania Meridionale).

L'interesse da parte di soggetti della Confederazione Elvetica (Migros, Nestlè, Coop) a servirsi dei porti liguri è stato espresso anche di recente, e RTE, grazie anche alla positiva esperienza dell'aver gestito efficacemente il ciclo distributivo di un importante produttore di bevande di Austria/Svizzera, afferma di poter corrispondere alle esigenze della catena logistica distributiva della Svizzera, ritenendo l'itinerario via Liguria-Rivalta competitivo rispetto a quello passante per i porti del Mare del Nord.

Il corridoio doganale è senz'altro un positivo fattore di miglioramento della qualità del servizio offerto e di competitività del sistema RTE e in generale, della portualità nazionale.

L'adeguamento della stazione di Rivalta Scrivia è assolutamente prioritario per l'evoluzione e per il potenziamento di RTE: gli stessi investimenti per il secondo modulo operativo interno sono subordinati alla soluzione dell'interfaccia “raccordo - stazione – linea”. Attualmente, infatti, in stazione di Rivalta Scrivia, sono presenti 5 binari, di cui solo 3 aperti al traffico ed aventi lunghezza massima di 440 m.

RTE ritiene di poter evolvere dall'attuale capacità di 350.000 TEU/anno fino a 750.000 TEU/anno con la stazione adeguata per treni di 750 m e con il secondo modulo progettato (progetto presentato ad Alptransit / Ufficio Federale dei Trasporti della Svizzera), localizzato in fregio all'attuale terminal di 5 binari: entrambi i terminal sono previsti con attrezzatura

zatura di handling con gru a portale (già in esercizio sul terminal esistente una gru a portale).

La funzione di rilancio “treno – treno” è valutata in 300÷400.000 TEU/anno.



Figura 11: Progettualità Nodo logistico Rivalta – Scivia

Fonte: Regione Liguria

## 5.2. Descrizione nodo logistico di Melzo

La recente espansione dell'impianto RHM su un'area di circa 10.000 m<sup>2</sup> permette di operare treni della massima lunghezza per la rete europea (750 m). Il nuovo modulo intermodale sarà attrezzato con gru a portale su vie di corsa fisse, già realizzate. Da notare che tale sviluppo ha richiesto una lunga fase di trattativa e concertazione con gli enti locali e con il Parco Sud di Milano essendo l'area compresa nel Parco.

### Dati generali dell'impianto di Melzo (RHM)

- Superficie: 260.000 m<sup>2</sup>;
- Aree coperte: magazzino doganale di 4.400 m<sup>2</sup>, manutenzione mezzi 1.540 m<sup>2</sup>, magazzino merci 30.000 m<sup>2</sup>;

- Gru a portale: prossima installazione sul nuovo modulo intermodale;
- Gru semoventi: 11 di cui 9 per unità piene e 2 per unità vuote;
- Un front-loader;
- Capacità giornaliera: 14 coppie di treni/giorno (CTR/g), con prospettive di crescita a oltre 9.000 treni/anno;
- Traffico attuale: 11 CTR/g, circa 7000 treni/anno;
- Flusso stradale: circa 1.000 veicoli /giorno;
- Capacità di Handling: 290.000 TEU/anno;
- Locomotive di manovra: 3.



Figura 12: Vista dell'impianto da ovest (direzione Milano), con evidenza in primo piano dei fasci ferroviari esterni di appoggio, in fregio alla linea (4 binari) Milano – Treviglio

Fonte: Regione Liguria



*Figura 13: Vista dell'impianto da nord, con evidenza dei due settori operativi: lato sinistro area per traffico marittimo e lato destro internazionale con nuovo sviluppo del terminal ferroviario (completato aprile 2015) di circa 10.000 m<sup>2</sup>*

*Fonte: Regione Liguria*

#### **Frequenze di collegamenti:**

- Melzo – Rotterdam: 20
- Melzo – Venlo (Rotterdam): 10
- Melzo – Ludwigshafen: 3
- Melzo – Duisburg: 3
- Melzo – Basel: 3
- Melzo – Zeebrugge: 1
- Melzo – La Spezia: 12
- Melzo – Genova: 6 (in progressiva diminuzione)
- Melzo – Bari: 6
- Melzo – Padova: 9
- Melzo – Frosinone: 3
- Melzo – Ravenna: 3

La catena logistica porti – inland terminal (nello specifico, porto della Spezia – Melzo) organizzata da

Contship Italia, costituisce un “unicum” nel panorama del traffico container in Italia, con l'eccellenza in particolare dell'utilizzo del vettore ferroviario (circa 32%) per il porto di La Spezia.

Per la relazione Genova – Melzo, la ridotta distanza (circa 150 km) costituisce, secondo Contship, un fattore pregiudiziale per un efficiente utilizzo della ferrovia. La ferrovia è impiegata come “supporto” (affiancamento operativo) al trasporto stradale che, come costo e come produttività, è assolutamente competitiva. A dimostrazione di questa valutazione, la relazione ferroviaria ha registrato una progressiva diminuzione dalle 12 Coppie di Treni/settimana alle attuali 5÷6 CTR/settimana con prospettive di ulteriore calo nella frequenza dei collegamenti.

Si sottolinea oltretutto, per il porto di Genova Voltri, i costi di manovra (700÷800 euro/treno), som-

mati ai costi imputati da Prà per servizi vari, che rendono la ferrovia di fatti, non vantaggiosa (circa 1.600 euro/treno per il solo inoltro in linea).

Differenti sono le valutazioni per La Spezia che, oltre al fattore distanza più congeniale alla ferrovia rispetto a Prà, presenta costi di inoltro in linea inferiori (circa 600 euro/treno).

La richiesta di adeguamento delle caratteristiche tecniche dell'itinerario La Spezia – Pisa – Firenze – Bologna o meglio, la richiesta di mantenimento dei programmi originari di intervento previsti da RFI, viene confermata. Tali programmi invece, stanno slittando nel tempo per la non disponibilità di finanziamenti, a parte la tratta La Spezia – Pisa, dal previsto completamento per l'anno 2017 ad una data oltretutto incerta.

La “Pontremolese” diventa, a questo punto visti anche i ritardi sulla direttrice via Pisa – Firenze – Bologna, molto interessante in ragione della disponibilità di tracce e della minore distanza rispetto agli altri itinerari via Genova o via Firenze. Oltretutto, la Pontremolese è strategica anche per il porto di Livorno. Lasciando a parte lo scenario futuro del Tunnel di base della Pontremolese, l'itinerario attuale è già sufficientemente valido, soprattutto dove si rimuovessero condizionamenti /vincoli per la doppia trazione svolta da locomotive di diverse Imprese Ferroviarie. Da verificare con Agenzia (ANSF), tale vincolo operativo.

Altra alternativa di immediata fruizione è rappresentata dall'instradamento via Genova/Ovada che, per altro, ha un limite nel modulo di linea (420 m) a

fronte invece della sagoma PC45 idonea agli high cube. Un ulteriore aspetto da tenere presente per la relazione porti liguri – Melzo via Ovada è l'inversione di marcia ad Alessandria.

Le alternative per la relazione di traffico di Melzo con il sistema portuale ligure (solo La Spezia) sono pertanto: da subito, la Pontremolese oppure l'itinerario via Ovada, con eventuale utilizzo di carri ribasati per ovviare alla limitazione della sagoma sulla litoranea tirrenica; nel medio termine itinerario, via Pisa – Firenze.

### 5.3. Descrizione nodo logistico di Milano Smistamento

DENOMINAZIONE INFRASTRUTTURA	
TERMINAL INTERMODALE DI MILANO SMISTAMENTO	
LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	
REGIONE 	PROVINCIA <input type="checkbox"/> -LIGURIA <input type="checkbox"/> -PIEMONTE <input checked="" type="checkbox"/> -LOMBARDIA <input type="checkbox"/> -GENOVA <input type="checkbox"/> -SAVONA <input type="checkbox"/> -LA SPEZIA <input type="checkbox"/> -TORINO <input type="checkbox"/> -ALESSANDRIA <input type="checkbox"/> -ASTI <input type="checkbox"/> -BIELLA <input type="checkbox"/> -CUNEO <input type="checkbox"/> -NOVARA <input type="checkbox"/> -VERB. -CUSIO-OSSOLA <input type="checkbox"/> -VERCELLI <input type="checkbox"/> -VARESE <input type="checkbox"/> -COMO <input checked="" type="checkbox"/> -MILANO <input type="checkbox"/> -PAVIA
SISTEMA	
<input checked="" type="checkbox"/> -TERMINALE GATEWAY <input type="checkbox"/> -INTERPORTO INTEGRATO	<input type="checkbox"/> - TERMINAL LOCALE <input type="checkbox"/> - INTERPORTO INTEGRATO DRY PORT
BREVE DESCRIZIONE	
	<p>Terminal intermodale situato a est di Milano. Esistono nell'area due terminal un primo gestito da FS logistica ed un secondo da Ignazio Messina&amp; C.</p> <p>Il terminal, di FS Logistica, è dotato di 4 binari, lunghi complessivamente 2000 m. ed è servito da collegamenti ferroviari Bari, Catania, Valenton, Marcianise e Busto Arsizio.</p> <p>Il terminal Ignazio Messina&amp; C. è un terminal container gestito direttamente dalla società Ignazio Messina&amp; C ed assieme ad altri tre presenti nel nord e centro Italia (Brescia, Dinnazzano e Vicenza) movimentano complessivamente ogni anno da e per il porto di Genova circa 100.000 camion ed oltre 2.000</p>

Figura 14: Descrizione nodo logistico Milano Smistamento

## 5.4. Descrizione nodo logistico di Arquata Scrivia

DENOMINAZIONE INFRASTRUTTURA			
INTERPORTO DI ARQUATA SCRIVIA			
LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA			
REGIONE	<input type="checkbox"/> -LIGURIA <input checked="" type="checkbox"/> -PIEMONTE <input type="checkbox"/> -LOMBARDIA	PROVINCIA <input type="checkbox"/> - GENOVA <input type="checkbox"/> - SAVONA <input type="checkbox"/> - LA SPEZIA <input type="checkbox"/> - TORINO <input checked="" type="checkbox"/> - ALESSANDRIA <input type="checkbox"/> - ASTI <input type="checkbox"/> - BIELLA <input type="checkbox"/> - CUNEO	<input type="checkbox"/> - NOVARA <input type="checkbox"/> - VERB. -CUSIO-OSSOLA <input type="checkbox"/> - VERCELLI <input type="checkbox"/> - VARESE <input type="checkbox"/> - COMO <input type="checkbox"/> - PAVIA
			
SISTEMA			
<input type="checkbox"/> -TERMINALE GATEWAY <input type="checkbox"/> -INTERPORTO INTEGRATO	<input type="checkbox"/> - TERMINAL LOCALE <input checked="" type="checkbox"/> - INTERPORTO INTEGRATO DRY PORT		
BREVE DESCRIZIONE			
		<p>L'interporto di Arquata Scrivia, situato a circa 1 km dal casello autostradale di Vignole Borbera/Arquata Scrivia (AL) sull'autostrada A7 Genova-Milano, è un naturale retro-banchina dei porti liguri: crocevia tra le direttrici di traffico Liguria-Milano/Torino/Svizzera/Austria/Francia. Lo scalo dista 40 km da Genova, 90 km da Milano e 130 km da Torino. Tutti i magazzini sono coperti e i piazzali all'aperto sono raccordati alla ferrovia con la stazione di Arquata Scrivia (AL). E' dotato di un impianto silos per cereali ad uso alimentare. La movimentazione annuale del Gruppo è di 400.000 tonnellate di merci in transito complessivo tra Italia e Paesi Terzi, quali Ucraina, Russia e Slovacchia prevalentemente scambiate con i porti di Genova e di Savona</p>	
CONNESSIONE ALLA RETI LINEARI			
STRADALE	<input type="checkbox"/> - NO <input checked="" type="checkbox"/> - SI	<input checked="" type="checkbox"/> - ATTRAVERSO VIABILITA' AUTOSTRADALE <input type="checkbox"/> - ALTRA TIPOLOGIA DI VIABILITA'	
FERROVIARIA	<input type="checkbox"/> - NO <input checked="" type="checkbox"/> - SI	TERMINAL RFI DI RIFERIMENTO: ARQUATA SCRIVIA	

Figura 15a: Descrizione nodo logistico Arquata Scrivia

**SERVIZI OFFERTI**

FUNZIONI	<input type="checkbox"/> - INTERMODALE
	<input checked="" type="checkbox"/> - LOGISTICHE
SERVIZI	<input checked="" type="checkbox"/> - AMMINISTRATIVI
	<input checked="" type="checkbox"/> - COMUNI
	<input checked="" type="checkbox"/> - DOGANALI
	<input type="checkbox"/> - DI RIPARAZIONE MEZZI
	<input checked="" type="checkbox"/> - DI MAGAZZINAGGIO/STOCCAGGIO

**DIMENSIONI AREE**

Superficie Totale (mq)	118.000
------------------------	---------

SUPERFICIE AREE	<input type="checkbox"/> - Ferroviarie	[MQ]	
	<input type="checkbox"/> -Intermodali	[MQ]	
	<input checked="" type="checkbox"/> -Logistiche	[MQ]	118.000

**AREA FERROVIARIA**

TIPOLOGIA BINARI	N° BINARI		
<input checked="" type="checkbox"/> - PRESA E CONSEGNA	1	[ML]	300
<input type="checkbox"/> - APPOGGIO		[ML]	
<input checked="" type="checkbox"/> - CARICO/SCARICO	1	[ML]	300

BINARI CARICO/SCARICO	Lunghezza	Min.	300
		max.	300

**TIPOLOGIA ATTREZZATURA**

<input type="checkbox"/> - GRU A PORTALE	NUMERO	
<input checked="" type="checkbox"/> - ATTREZZATURE MOBILI		1 reach stacker + 1 carrello

**CAPACITA' OFFERTE**

<input checked="" type="checkbox"/> - TIRI GRU/ANNO	23.000
---	--------

**MOVIMENTAZIONE MERCI - VOLUMI**

FLUSSI TOTALI SU FERRO	TONN/ANNO	
	TOTALE	400.000
	INGRESSO	
	USCITA	

**RELAZIONI INTERMODALI**

<input type="checkbox"/> - NAZIONALI	N° TRENI	
<input type="checkbox"/> - INTERNAZIONALI		

Figura 15b Descrizione nodo logistico  
Arquata Scrivia

## 5.5. Descrizione nodo logistico di Vado Ligure

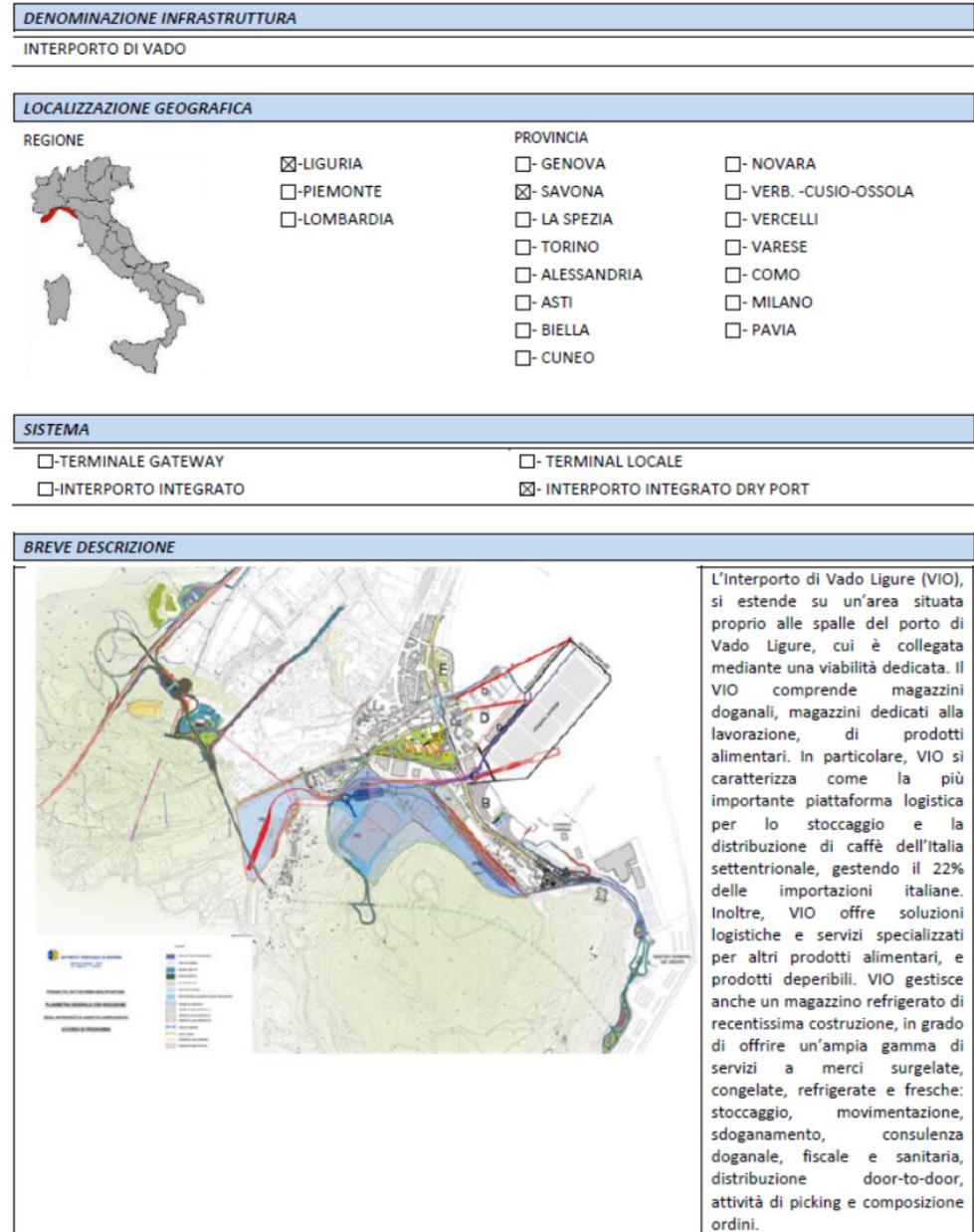


Figura 16a: Descrizione nodo logistico Vado Ligure

CONNESSIONE ALLA RETI LINEARI			
STRADALE	<input type="checkbox"/> - NO	<input checked="" type="checkbox"/> - ATTRAVERSO VIABILITA' AUTOSTRADALE	
	<input checked="" type="checkbox"/> - SI	<input type="checkbox"/> - ALTRA TIPOLOGIA DI VIABILITA'	
FERROVIARIA	<input type="checkbox"/> - NO	TERMINAL RFI DI RIFERIMENTO	
	<input checked="" type="checkbox"/> - SI	VADO LIGURE ZONA INDUSTRIALE	
SERVIZI OFFERTI			
FUNZIONI	<input checked="" type="checkbox"/> - INTERMODALE		
	<input checked="" type="checkbox"/> - LOGISTICHE		
SERVIZI	<input checked="" type="checkbox"/> - AMMINISTRATIVI		
	<input checked="" type="checkbox"/> - COMUNI		
	<input checked="" type="checkbox"/> - DOGANALI		
	<input type="checkbox"/> - DI RIPARAZIONE MEZZI		
	<input checked="" type="checkbox"/> - DI MAGAZZINAGGIO/STOCCAGGIO		
DIMENSIONI AREE			
Superficie Totale (mq)	62.653		
SUPERFICIE AREE	<input type="checkbox"/> - Ferroviarie	[MQ]	
	<input checked="" type="checkbox"/> -Intermodali	[MQ]	15.000
	<input checked="" type="checkbox"/> -Logistiche	[MQ]	46.500
AREA INTERMODALE			
TIPOLOGIA BINARI	N° BINARI		
<input type="checkbox"/> - PRESA E CONSEGNA		[ML]	
<input checked="" type="checkbox"/> - APPOGGIO	1	[ML]	650
<input checked="" type="checkbox"/> - CARICO/SCARICO	2	[ML]	650
BINARI CARICO/SCARICO	Lunghezza	Min.	300
		max.	350
TIPOLOGIA ATTREZZATURA			
<input type="checkbox"/> - GRU A PORTALE	NUMERO		
<input checked="" type="checkbox"/> - ATTREZZATURE MOBILI	NUMERO		5
CAPACITA' OFFERTE			
<input type="checkbox"/> - TIRI GRU/ANNO			
MOVIMENTAZIONE MERCI - VOLUMI			
FLUSSI TOTALI SU FERRO	TOTALE	TONN/ANNO	
	INGRESSO		
	USCITA		
RELAZIONI INTERMODALI			
<input type="checkbox"/> - NAZIONALI	N° TRENI		
<input type="checkbox"/> - INTERNAZIONALI			

Figura 16b: Descrizione nodo logistico Vado Ligure

## **5.6. Descrizione nodo logistico di Alessandria**

Lo scalo smistamento occupa un'area di circa 1 milione di metri quadri totali nelle immediate vicinanze della stazione. Il sistema retroportuale evidenzia i due servizi fondamentali che lo compongono:

- L'impianto retroportuale di Alessandria Smistamento
- Il sistema di treni che legano in modo continuo e organico porto di Genova e retroporto.

Essi sono, poi, integrati dal trasporto stradale terminale che unisce le località di origine/destino dei container sul territorio al retroporto.

La stretta correlazione tra retroporto e sistema ferroviario di collegamento con il porto di Genova introduce la prima condizione fondamentale per dare le dimensioni al progetto. La capacità del retroporto è stata, pertanto, calibrata su buona parte della capacità residua di traffico (non solo tracce, ma anche situate in modo opportuno nella giornata) delle tre linee ferroviarie (succursale dei Giovi, Voltri/Ovada, Savona/Alessandria) al servizio del sistema retroportuale.

Il progetto: un impianto su un'area di 265.000 mq con una movimentazione di 500 mila TEU all'anno con una efficienza di circa 2 TEU/mq, esso realizza una piattaforma di interscambio ferro/gomma e ferro/ferro tramite portali su rotaia.

Caratteristiche tecniche del retroporto di Alessandria:

- Area complessiva retroporto: mq 265.000

Di cui: parco ferroviario: mq 36.700

Parco contenitori: n°8 di m 330x m36 capacità teorica di 1664 TEU cadauno per una capacità teorica totale di 13312 TEU.

Parco ferroviario di 6 binari di cui:

- 5 binari operativi di lunghezza a "modulo" 650 metri
- 1 binario di ritorno/circolazione locomotore

Portali elettrici su rotaia:

- 16 per il parco deposito
- 4 per il parco ferroviario

Area servizi:

- Parco reefer: 2000 mq
- Parco merci pericolose: 2000mq
- Verifiche doganali e scanner: 2000mq

Edifici

- Gate (6 corsie IN/OUT): 1000 mq
- Uffici, dogane, personale ecc.
- Locali ristoro, control room: 1250 mq (altezza 12 metri)
- Officina di manutenzione: 1250 mq
- Area parcheggi esterni: 12000 mq

Il nodo logistico di Alessandria non è ancora stato sviluppato. Gli ultimi studi risalgono al luglio del 2017 e sono stati fatti da Redas Engineering per RFI (Studio per la valorizzazione del sistema logistico dell'area Nord Ovest del paese, con particolare riguardo all'area della Valle Scrivia e dell'alessandri- no ed ai collegamenti con i porti liguri ed i valichi alpini).

Lo sviluppo dell'area logistica, con possibile utilizzo per la retro-portualità ligure, verrà fatta da RFI e Uirnet.

La "Fase III" dello studio ha portato all'attribuzione di "pesi" un'analisi multicriteria per stimare meglio gli effetti futuri che si verranno a creare dalla costruzione effettiva del polo logistico.

Il valore complessivo degli indicatori è opportunamente suddiviso per meglio comprendere quali voci sarebbero più o meno incidenti.

Critero	Peso di ciascun criterio	Indicatore	Peso di ciascun indicatore		Peso medio ponderato di ciascun indicatore	posizione
Contenimento/diminuzione dell'impatto ambientale	0,197	Diminuzione/Contenimento dell'inquinamento atmosferico	0,386		0,076	8
		Diminuzione/contenimento del consumo del suolo	0,270		0,053	11
		Migliore inserimento nel contesto paesaggistico-ambientale	0,344	1	0,068	10
Miglioramento dell'efficienza sistemi di trasporto e della logistica	0,282	Diminuzione/contenimento del costo complessivo del trasporto	0,318		0,089	3
		Miglioramento del livello di esercizio dell'infrastruttura	0,381		0,107	2
		Miglioramento dell'accessibilità alle aree	0,302	1	0,085	4
Miglioramento dell'efficacia sistemi di trasporto e della logistica	0,178	Aumento della velocità media dei veicolo	0,134		0,024	12
		Diminuzione/contenimento dei consumi	0,396		0,071	9
		Aumento/miglioramento dell'offerta di trasporto	0,470	1	0,084	5
Miglioramento delle condizioni socio-economiche del territorio	0,343	Aumento del livello occupazionale	0,522		0,179	1
		Aumento valore aggiunto aggregato	0,243		0,083	6
		Diminuzione/contenimento del costo complessivo dell'intervento	0,235	1	0,081	7
	1					

Figura 17: Criteri di sviluppo area logistica di Alessandria

Fonte: Regione Piemonte

Figura 18: Area di intervento retroporto di Alessandria

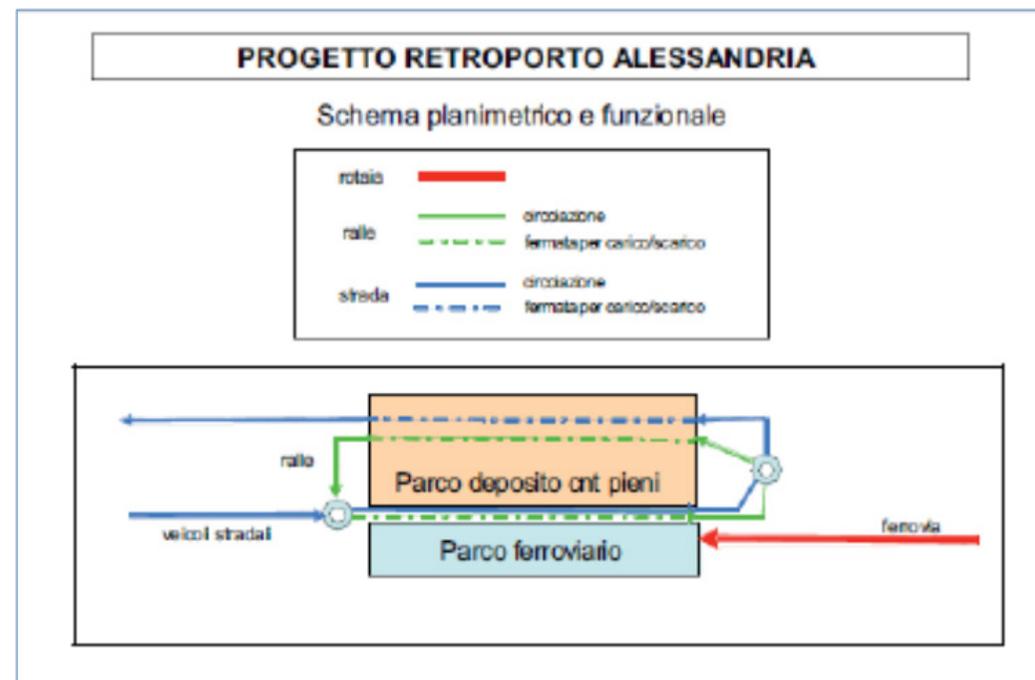
Fonte: Regione Liguria



Area di intervento – stato attuale

Figura 19: Progetto Retroporto Alessandria

Fonte: Regione Liguria



## **5.7. Descrizione nodo logistico di Castellazzo Bormida**

La proposta dello sviluppo di un retroporto in comune di Castellazzo Bormida (AL) fu presentato dal "Consorzio Abaco" nel 2006. Il progetto prevedeva la realizzazione di un interporto di circa 1,12 milioni di metri quadrati attraversato dalla linea Genova-Alessandria in prossimità dell'autostrada A26 Voltri-Gravellona Toce.

L'investimento stimato è di circa 110 milioni di euro di cui:

- 96 Milioni per l'acquisto e l'infrastrutturazione delle aree
- 14 Milioni per l'acquisizione dei mezzi di movimentazione dei container e di servizio

Si prevede un'occupazione diretta di 300 addetti.

L'obiettivo: dotare il retroporto di un'area doganale gestita da parte della dogana di Genova.

La sostenibilità economica del progetto è resa possibile dalla movimentazione di consistenti quote di traffico containerizzato attratte dalla strategicità e dalla rilevanza del nuovo centro logistico.

La localizzazione dell'area risulta corretta, in quanto viene scelta una zona che ha ampi spazi pianeggianti ed ottima accessibilità stradale e ferroviaria.

La movimentazione si dovrebbe attestare a 750 mila container provenienti dal Porto di Genova, 44 treni che passeranno al giorno, 6-15% traffico assorbito dalla movimentazione.

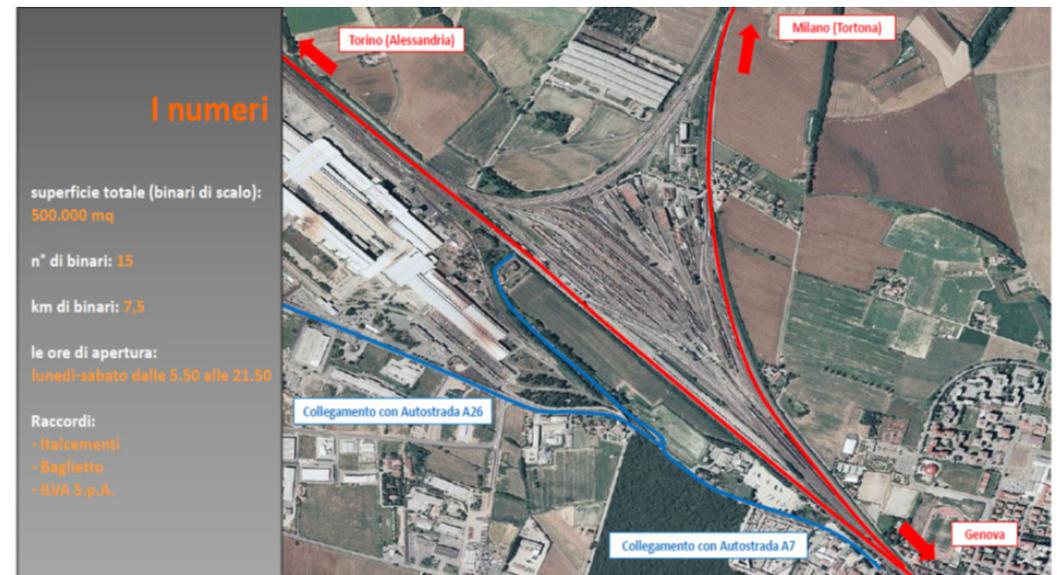
Lo stoccaggio prevede container sia pieni che vuoti

Il servizio tra il navettamento ferroviario tra il porto di Genova ed LTE (logistic terminal europa) prevederebbe una media di 5 coppie di treni-giorno in fase di avvio, fino a 22 coppie a fine periodo. È stata ipotizzata un'operatività ferroviaria su 300 giorni nella prima fase, e su 360 giorni a partire dall'introduzione del sistema metrocargo nella seconda fase, così da adeguare il servizio di LTE ai crescenti volumi attesi dal porto di Genova.

## 5.8. Descrizione nodo logistico di Novi San Bovo

Figura 20: Dati tecnici Nodo logistico Novi San Bovo

Fonte: RFI

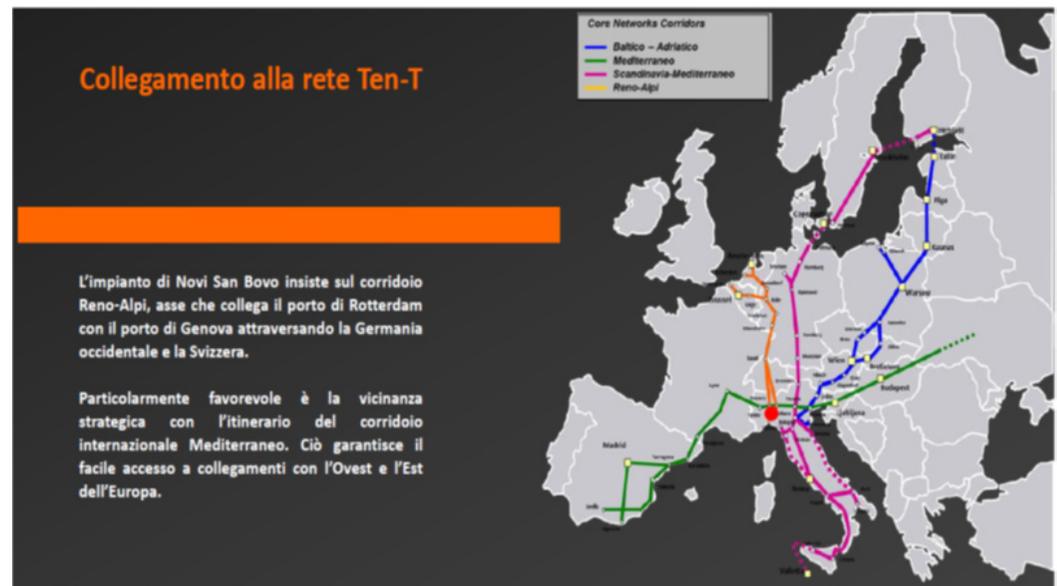


4

— Viabilità stradale  
— Linea ferroviaria

Figura 21: Nodo Logistico Novi San Bovo: collegamento alla rete Ten-T

Fonte: RFI



5

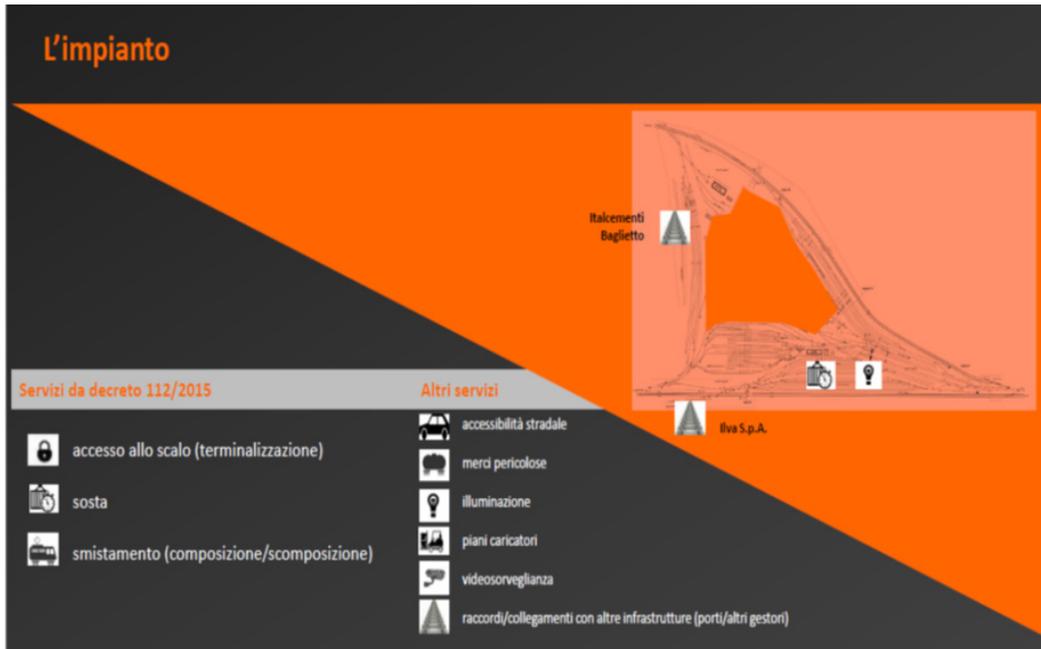


Figura 22: Nodo logistico Novi San Bovo. Dotazione Impianto

Fonte: RFI

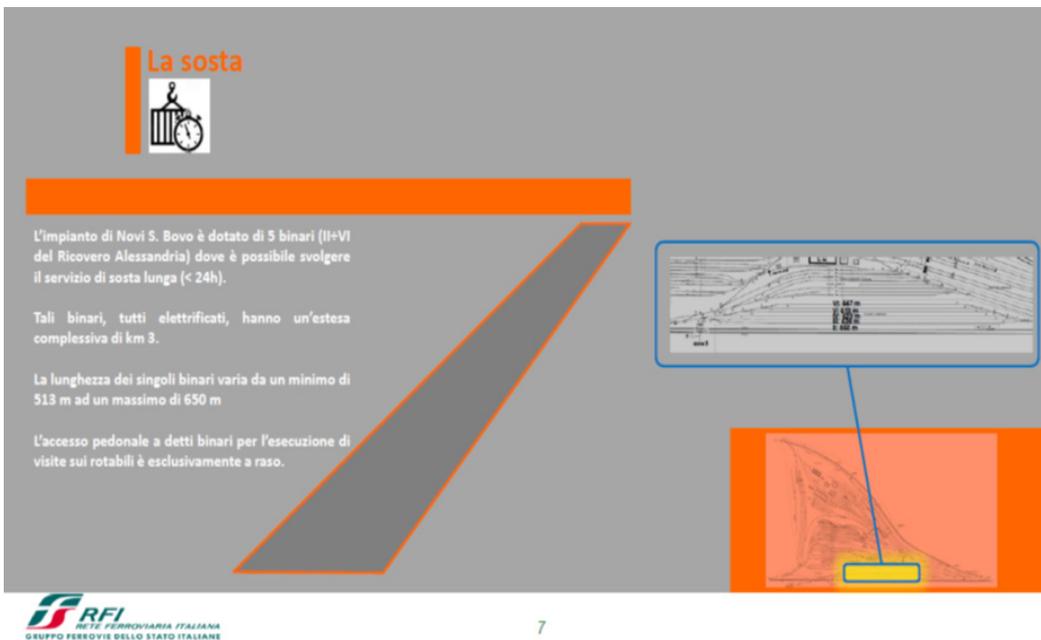


Figura 23: Nodo logistico Novi San Bovo. Dotazione Impianto

Fonte: RFI

## 5.9. Descrizione nodo logistico di Dinazzano

SCALO DI DINAZZANO																					
<b>INQUADRAMENTO</b>																					
<b>TIPOLOGIA NODO</b>	Lo scalo ferroviario intermodale di Dinazzano nasce per volontà della Provincia di Reggio Emilia, unica finanziatrice dell'opera, con lo scopo di mettere a disposizione delle industrie ceramiche del comprensorio una struttura in grado di consentire trasporti economicamente vantaggiosi e alleggerire il traffico stradale del maggior numero possibile di mezzi pesanti con notevoli miglioramenti dal punto di vista dell'impatto ambientale. È operativo 247 gg./anno, dal lunedì al venerdì dalle 5.30 alle 23.00 ed il sabato mattina dalle 5.30 alle 13.00. Il personale operante all'interno del nodo conta 9 addetti diretti, ed 80 indiretti oltre a 50 autotrasportatori. All'interno del nodo è presente un unico terminal, 4 sono i principali Terminalisti che vi operano (RAILOG, Ignazio Messina, Aldo Spinelli, Cargo Clay).																				
<b>CARATTERISTICHE SOCIETA' DI GESTIONE/ ENTE DI APPARTENENZA</b>	La società di gestione è partecipata pubblico privata, l'azionista di maggioranza è FER srl.																				
<b>GOVERNANCE E FLUSSI</b>																					
<b>FLUSSI TOTALI (ton/anno 2007)</b>	Il nodo movimentata 2.000.000 ton/anno tutto ferro.																				
<b>FLUSSI TOTALI IN TERMINI DI MEZZI</b>	<table border="1"> <tr> <td><u>Ferro</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td>N° coppie di treni / settimana</td> <td style="text-align: right;">30</td> </tr> <tr> <td>N° Completo</td> <td></td> </tr> <tr> <td>N° Diffuso</td> <td></td> </tr> <tr> <td>N° Combinato terrestre</td> <td></td> </tr> <tr> <td>N° Combinato marittimo</td> <td></td> </tr> <tr> <td>N° Tradizionale</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Arrivi puntuali (%)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Numero UdC per treno treno</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Peso medio di una UdC(tonnellate)</td> <td></td> </tr> </table>	<u>Ferro</u>		N° coppie di treni / settimana	30	N° Completo		N° Diffuso		N° Combinato terrestre		N° Combinato marittimo		N° Tradizionale		Arrivi puntuali (%)		Numero UdC per treno treno		Peso medio di una UdC(tonnellate)	
<u>Ferro</u>																					
N° coppie di treni / settimana	30																				
N° Completo																					
N° Diffuso																					
N° Combinato terrestre																					
N° Combinato marittimo																					
N° Tradizionale																					
Arrivi puntuali (%)																					
Numero UdC per treno treno																					
Peso medio di una UdC(tonnellate)																					

Figura 24a: Descrizione nodo logistico Dinazzano

Fonte: RFI

	Seminorchi (UdC/settimana)	
	Casse Mobili (UdC/settimana)	
	N° container terrestre UTI (UdC/settimana)	444 (da 20.000/45)
<b>INFRASTRUTTURE E DOTAZIONI</b>		
Superficie totale (mq)	80.000.	
aree per lo stoccaggio (mq)	38.000 divisi in 4 piazzali di stoccaggio e deposito: 2 per stoccaggio container (28.000m <sup>2</sup> ), 1 per stoccaggio piastrelle (6.200m <sup>2</sup> ) e 1 per argille (5.800m <sup>2</sup> )	
Binari	Numero totale di binari nel nodo	4
	Lunghezza dei binari (m)	700
Imprese ferroviarie utilizzatrici		
Accessibilità allo scalo	Linea ferroviaria	Reggio Emilia-Sassuolo (binario unico)
	Stazione collegata	Dinazzano
	Collegamenti viari	A1 (Modena Nord) A22 (termine) SS9 Via Emilia SS467 - SS486
Superficie parte ferroviaria (mq)		
Superficie aree per lo stoccaggio (mq)		
Dotazioni dello scalo per il trasporto ferroviario		
Espansione infrastrutturale prevista		
Espansione di traffico (quote aggiuntive)	Si prevede un incremento del traffico potenziale pari a 1.000.000 ton/anno che in termini di containers significano circa 40.000 unità.	
<b>LOGISTICA</b>		
Aree dedicate alla Logistica nel nodo		
Operatori logistici insediati nel nodo		
Espansione infrastrutturale prevista dell'area logistica nel nodo		
Espansione in termini di traffico merci (quote aggiuntive)	Potenzialmente si potrebbe stimare un incremento di 3.000.000 di ton/anno.	
Risorse e requisiti per l'espansione		
<b>SISTEMA DI RELAZIONI</b>		
Impianti ferroviari di relazione ad oggi (intermini di incidenza % sul traffico)	Nessuno.	
Porti di relazione ad oggi	I primi tre Porti di relazione ad oggi possono essere individuati in: Ravenna, Genova e Livorno.	
Bacino territoriale ed economico di riferimento	La raccolta/distribuzione, avviene per il 100% nel bacino territoriale della RER ed in particolare nelle Province di Modena e Reggio Emilia	
Traffico merci prevedibile in futuro	Al momento non prevedibile.	
Nazioni di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)	I principali traffici ad oggi avvengono con Germania, Turchia ed Ucraina.	
Polli logistici di relazione ad oggi (in termini di incidenza % sul traffico effettuato)	Nessuno in particolare.	

Figura 24b: Descrizione nodo logistico Dinazzano

*Figura 25: Nodo logistico di  
Dinazzano. Vista dall'alto*

*Fonte: Regione Liguria*



## 5.10. Descrizione nodo logistico di Piacenza

### TERMINAL INTERMODALE DI PIACENZA

INQUADRAMENTO																			
<b>TIPOLOGIA NODO</b>	Il Terminal di Piacenza è un nodo intermodale a gestione privata, (Piacenza Intermodale S.p.A.). Il nodo è dotato di uno scalo ferroviario gestito da RFI. E' operativo 220 gg./anno., dal lunedì al venerdì dalle 6.00 alle 20.00 ed il sabato mattina dalle 6.00 alle 13.00. Il personale operante all'interno del nodo conta 20 addetti diretti e dai 20 ai 50 indiretti. Terminal Piacenza Intermodale S.r.l. è la società che coordina e svolge le attività interne al nodo, dalla gestione strategica al magazzino e logistica. Esternalizza la parte relativa alla manutenzione e riparazione del materiale rotabile.																		
<b>CARATTERISTICHE SOCIETA' DI GESTIONE/ ENTE DI APPARTENENZA</b>	Terminal Piacenza Intermodale S.r.l. è la società di gestione, che fa capo a Piacenza Intermodale S.p.A., proprietaria della struttura. Quest'ultima associa <a href="#">diciotto aziende</a> che operano nei settori del trasporto su ruota, del trasporto intermodale, della logistica e dei servizi per le imprese. Gestione logistica: Newco S.r.l.																		
GOVERNANCE E FLUSSI																			
<b>FLUSSI TOTALI (ton/anno 2007)</b>	Il nodo movimentava 1.000.000 ton/anno di cui 250.000 su ferro e 700.000 ton/anno intermodali ferro-gomma.																		
<b>FLUSSI TOTALI IN TERMINI DI MEZZI</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Gomma</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>N° Camion/settimana (seminorchi, motrici, rimorchi)</td> <td>404/587</td> </tr> <tr> <td>Peso medio di un camion (tonnellate)</td> <td>34</td> </tr> <tr> <th colspan="2">Ferro</th> </tr> <tr> <td>N° coppie di treni / settimana</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>N° Completo</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>N° Diffuso</td> <td></td> </tr> <tr> <td>N° Combinato terrestre</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>N° Combinato marittimo</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Gomma		N° Camion/settimana (seminorchi, motrici, rimorchi)	404/587	Peso medio di un camion (tonnellate)	34	Ferro		N° coppie di treni / settimana	30	N° Completo	30	N° Diffuso		N° Combinato terrestre	30	N° Combinato marittimo	
Gomma																			
N° Camion/settimana (seminorchi, motrici, rimorchi)	404/587																		
Peso medio di un camion (tonnellate)	34																		
Ferro																			
N° coppie di treni / settimana	30																		
N° Completo	30																		
N° Diffuso																			
N° Combinato terrestre	30																		
N° Combinato marittimo																			

	Dedicati al traffico intermodale	5
	Dedicati al traffico tradizionale	0
	Numero totale di binari nel nodo	5
	Lunghezza tot. dei binari (m)	5.000 (non elettrificati, fascio di lunghezza utile rettilinea pari a circa 750m)
	Lunghezza dei binari (m)	750
	N° raccordi privati in esercizio	2
<b>Imprese ferroviarie utilizzatrici</b>	Trenitalia	
<b>Accessibilità allo scalo</b>	Linea ferroviaria	Piacenza-Castelvetro-Cremona (D4L)
	Stazione collegata	Piacenza (distanza dall'impianto ferroviario di inoltro dei treni 3,7 km).
	Collegamenti viari	A1 Milano-Bologna (Piacenza Sud, distanza 1 km, collegato con strada dedicata). A21 Torino-Brescia (Piacenza Est, distanza 4 km) SS9 Via Emilia (distanza 2 km) SS10 Caorsana (distanza 200m)
<b>Dotazioni dello scalo per il trasporto ferroviario</b>	Il Terminal dispone di 5 gru mobili su gomma. E' presente un'area doganale di 10.000 mq.	
<b>Espansione infrastrutturale prevista</b>	E' prevista una prossima espansione di circa 120.000 mq. con operatività entro il 2010.	
<b>Espansione di traffico (quote aggiuntive)</b>	Si prevede un incremento del traffico entro il 2011-2012 pari a 2.092.000 ton/anno trasportate con un aumento di 70 treni/settimana.	
LOGISTICA		
<b>Aree dedicate alla Logistica nel nodo</b>	Le superfici interne al nodo dedicate alla logistica ammontano a 25.000 mq. oltre a 2 magazzini raccordati per un tot. di ulteriori 25.000 mq.	
<b>Operatori logistici insediati nel nodo</b>	Piacenza Intermodale S.p.A.	
<b>Espansione infrastrutturale prevista dell'area logistica nel nodo</b>	Entro il 2010 è prevista un'espansione di 10.000 mq.	
<b>Espansione in termini di traffico merci</b>	Non determinabile.	

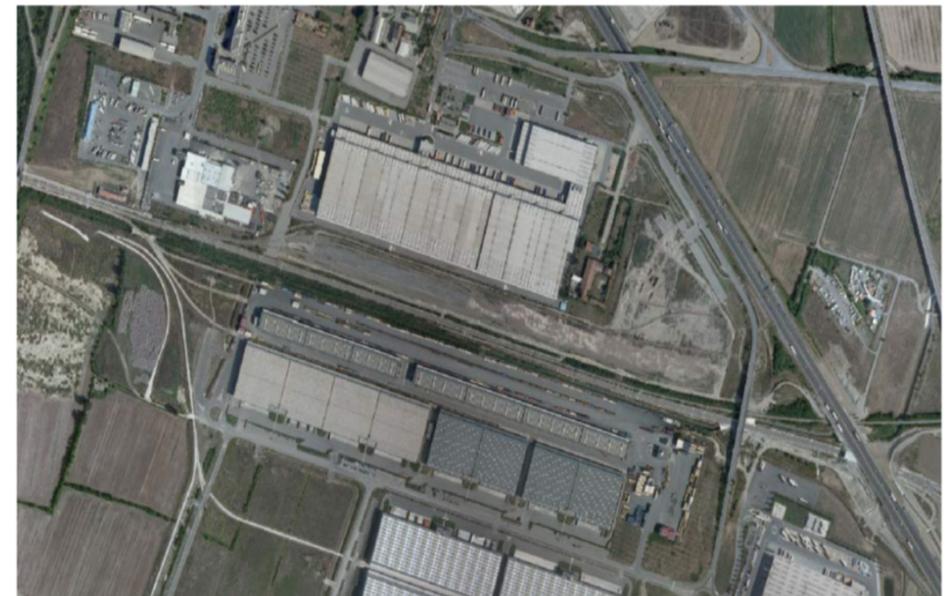
Figura 26a: Descrizione nodo logistico Piacenza

Figura 26b: Descrizione nodo logistico Piacenza

	<i>N° Tradizionale</i>	
	<i>Arrivi puntuali (%)</i>	
	Numero UdC per treno treno	
	Peso medio di una UdC(tonnellate)	
	Semirimorchi (UdC/settimana)	
	Casse Mobili (UdC/settimana)	360
	N° container terrestre UTI (UdC/settimana)	240
<b>INFRASTRUTTURE E DOTAZIONI</b>		
<b>Superficie totale (mq)</b>	<p>306.000 (di cui 49.800 coperta).</p> <p>L'area complessiva di proprietà di Piacenza Intermodale su tutto il territorio provinciale (306.000 mq) è comprensiva anche dei magazzini di Grazzano Visconti (16.000 mq).</p> <p>L'area complessiva a Piacenza (290.000 mq) è composta da: area terminal (112.500 mq), area sviluppo (140.000 mq), parcheggio TIR (30.000 mq, esterno al terminal) e centro direzionale (7.500 mq).</p> <p>L'area del terminal (circa 112.500 mq) è composta da: area binari (15.000 mq), area movimentazione (50.000 mq), piazzali stoccaggio e movimentazione (21.000 mq), magazzini (22.700 mq PC_Intermodale + CNA) e uffici (3.600 mq CNA + centro operativo).</p>	
<b>aree per lo stoccaggio (mq)</b>	La superficie è così suddivisa: 20.000 mq dedicata ad aree per lo stoccaggio e 50.000 mq. dedicata ad aree per il carico/scarico. (21.000)	
<b>piazzali movimentazione</b>	50.000	
<b>magazzini merci</b>	22.000 (Piacenza Intermodale) + 16.000 (Grazzano Visconti) + 700 (CNA)	
<b>parcheggi TIR</b>	30.000	
<b>area sviluppo</b>	140.000	
<b>uffici</b>	7.500 (centro direzionale) + 3.000 (centro operativo) + 600 (uffici CNA)	
<b>parte ferroviaria (mq)</b>	La superficie totale relativa alla parte ferroviaria è pari a 70.000 mq.	
<b>Binari</b>	Numero binari di presa/consegna	4
	Numero binari carico/scarico	3

Figura 27: Nodo logistico di Piacenza. Vista dall'alto

Fonte: Regione Liguria



### **5.11. Descrizione nodo logistico di Ovada Belforte**

Le aree all'interno dei Comuni di Ovada e Belforte Monferrato non presentano una polarizzazione verso una piattaforma logistica o intermodale particolare, ma offrono strutture logistiche, anche connesse al porto, più o meno distribuite sui rispettivi territori comunali, tra queste si annovera anche una stazione di pesatura VGM.

La localizzazione del sito retroportuale risulta comunque favorevole ad eventuali ulteriori insediamenti logistici o espansioni, essendo ubicato lungo l'importante asse della A-26 ed in prossimità del raccordo con la A7 (Bettola-Pedrosa) che consente una buona accessibilità verso Lombardia e Nord-Est.

È infine opportuno ricordare, anche nella logica sottostante gli interventi del nodo ferroviario di Genova e del Terzo Valico, la linea ferroviaria che connette Voltri ad Ovada.

## 6. Elenco delle infrastrutture esistenti e di collegamento con i Retroporti

### 6.1. Il sistema ferroviario

La situazione extraportuale del sistema ferroviario genovese vede attive tre linee di valico:

1. Genova Arquata (Via Mignanego);
2. Genova Arquata (Via Busalla);
3. Genova Ovada Alessandria.



Figura 28: Linee ferroviarie Savona e Genova

Questo esame consente altresì di individuare una serie di direttrici, appartenenti a tale porzione di rete, che potremmo classificare in:

a) Radiali di collegamento del sistema portuale ligure con le diverse aree del Paese;

A questo gruppo appartengono le linee che, partendo da Genova e tagliando trasversalmente la catena dell'Appennino ligure, sboccano nel territorio Alessandrino e da questo, attraverso la biforcazione di Arquata Scrivia, proseguono:

- verso Torino passando per Alessandria;
- verso Milano passando per Tortona e Pavia.

Le linee in questione comprendono anzitutto quelle che collegano il nodo di Genova ad Arquata Scrivia, costituite da:

- La linea "dei Giovi" - Genova Sampierdarena - Genova Bolzaneto - Pontedecimo - Arquata, nota anche come "primo valico", si sviluppa in Liguria per 43 km a doppio binario attraverso Sampierdarena e la sponda sinistra del Polcevera. Raggiunge Busalla con il valico Appenninico più antico (Galleria dei Giovi) per raggiungere Ronco Scrivia e Isola del Cantone. Il tracciato costituisce la linea storica di collegamento del porto di Genova, con pesanti limitazioni per la forte pendenza presente già in prossimità di Busalla.
- La linea "succursale dei Giovi" Genova P.P. - Bivio Fegino - S. Quirico - Arquata con direzione itinerario sud-nord, detta anche "secondo valico", di 32,5 km nella tratta ligure, collega diret-

tamente Genova al bivio Fegino tramite la galleria "Granarolo". La linea viaggia poco lontana dalla storica, ma è più veloce e performante perché, avendo una pendenza inferiore in virtù della presenza di un tratto in galleria di 8 Km (galleria "Ronco"), presenta inferiori limitazioni alla composizione dei treni in termini di capacità di trazione e di frenatura.

Entrambe le linee, Linea dei Giovi e Succursale dei Giovi, si intersecano nella località intermedia di Ronco Scrivia (GE). Inoltre, le due linee sono caratterizzate da un modulo superiore a 575 m, categoria di peso assiale D4L e codifica per il trasporto combinato PC22. Come accennato, le suddette linee si diramano ad Arquata Scrivia per raggiungere i due nodi di Torino e Milano, più precisamente:

- per Torino la linea che attraversa i centri di Novi L., Alessandria e Asti è caratterizzata da un modulo superiore a 600 m, categoria di peso assiale superiore a D4L e codifica per il trasporto combinato PC32. Questa linea attraversa l'area densamente abitata dell'hinterland sud di Torino ed è quindi interessata, oltre che dal traffico di lunga percorrenza, anche dai treni metropolitani e regionali;
- per Milano (e Piacenza) la linea che passando per Tortona, interessa i centri di Voghera e Pavia prima di raggiungere il Nodo di Milano, presenta un modulo superiore a 575 m, categoria di peso assiale superiore od uguale a D4L. La sagoma limite ammessa è PC22 tra Arquata e Tortona e PC45 tra Tortona e Milano. In considerazione dell'interessamento del

Nodo di Milano la linea è interessata, oltre che dal traffico di lunga percorrenza, anche da un consistente traffico regionale.

b) Direttrici, prevalentemente di tipo trasversale, che collegano i terminali merci posti nella parte centrale dell'Area di Studio ("triangolo" Arquata – Torino – Milano);

Le direttrici di collegamento tra il porto di Genova ed il nord, significative per il traffico merci, comprendono il collegamento Genova –Alessandria via Ovada, a binario unico, elettrificato, con categoria di peso assiale superiore a D4L e modulo non superiore a 575 m.

La sua importanza deriva dal fatto che è caratterizzato da una codifica per il trasporto combinato PC45 e le sue prestazioni, in termini di massa rimorchiata ammessa e velocità, non differiscono significativamente da quelle che caratterizzano le due linee dei Giovi; allo stato attuale tale collegamento costituisce quindi un'importante via di sbocco dei traffici portuali genovesi.

Di particolare rilevanza e criticità risultano i collegamenti della rete ferroviaria della Provincia di Alessandria con le direttrici verso le città portuali liguri. Le linee ferroviarie che collegano il territorio della Provincia di Alessandria con la Liguria, sono ancora le tre vecchie linee, realizzate a metà del 1800 (debitamente adeguate negli ultimi 150 anni in termini di capacità e di tecnologie):

- Alessandria– Acqui Terme– San Giuseppe di Cairo– Savona;

- Alessandria– Ovada– Genova, Torino;
- Alessandria– Arquata– Genova (con le già citate linee di valico: linea dei Giovi e “succursale dei Giovi”).

Sul versante del levante ligure, è opportuno segnalare la linea ferroviaria Pontremolese che congiunge la dorsale tirrenica nei pressi di La Spezia con le aree dell’Emilia, il cui tracciato si snoda lungo le valli dei fiumi Magra (in Toscana) e del fiume Taro (in Emilia-Romagna), attraversando l’appennino toscano-emiliano con la galleria di Borgallo.

c) Radiali di collegamento con i valichi alpini.

Completa il sistema delle radiali di collegamento con il sistema portuale ligure la parte settentrionale della direttrice costiera tirrenica, i cui estremi possono essere identificati, a ponente, nel confine di Stato di Ventimiglia e a levante, nella stazione di La Spezia.

Tutta la linea è elettrificata, mentre alcuni tratti (Finale Ligure - Loano - 9 km - e Albenga - San Lorenzo - 34 km) compresi tra le province di Imperia e Savona, sono a binario unico. La linea è interessata da un significativo numero di treni in conseguenza del pendolarismo locale che si realizza tra Genova e gli altri capoluoghi (in particolare Savona e La Spezia), nonché da un intenso traffico turistico; il traffico merci risulta più significativo sulla parte ad est di Genova.

Per l’asprezza del territorio attraversato, la linea presenta quindi numerose gallerie. La codifica per il trasporto combinato è la PC22 fatta eccezione

per due tratte, la Savona – Genova e quella a sud di La Spezia, che presentano codifica PC32. La tratta che è compresa tra Savona e Genova presenta un modulo almeno uguale a 575 m mentre la classe di peso assiale è superiore a D4L.

Il secondo gruppo include direttrici comprese in un “perimetro” che può essere individuato dalle due linee che si diramano da Arquata per collegare il valico dei Giovi ai Nodi di Torino e Milano, già illustrate in quanto comprese anche nel precedente gruppo, e dalla direttrice convenzionale Torino – Milano.

Quest’ultima si presenta interamente elettrificata, a doppio binario ed è interessata sia da traffico di lunga percorrenza, sia da quello di carattere regionale e metropolitano gravitante sui due poli e sui due capoluoghi di provincia (Novara e Vercelli) compresi nella direttrice stessa.

Le caratteristiche che interessano il traffico merci sono omogenee e di buon livello: massima classe di peso assiale, modulo di linea non inferiore a 575 m e codifica per il trasporto combinato PC45 per tutta la direttrice.

Le altre direttrici comprese in questo gruppo, pur non appartenendo alla rete fondamentale, fanno spesso parte di itinerari alternativi a quelli che si sviluppano su direttrici più importanti in quanto presentano, per talune tipologie di traffico quali il combinato, buoni livelli prestazionali e/o si sviluppano in un territorio che non offre particolari condizionamenti al traffico merci date le loro caratteri-

stiche piano altimetriche (ascesa massima sempre inferiore al 13‰):

L'ultimo gruppo individuato, come accennato, è costituito dalle direttrici radiali di collegamento con i valichi alpini.

Partendo da ovest, si ha la linea che collega il Nodo di Torino al confine francese in corrispondenza di Modane. Lunga complessivamente circa 100 km, interamente elettrificata, a doppio binario e dotata del sistema di blocco automatico a correnti codificate, presenta buone caratteristiche per il traffico merci in termini di sagoma, peso assiale e modulo essendo caratterizzata, per l'intera estensione, da una codifica per il trasporto combinato PC45, da una categoria di massa assiale D4 e da modulo superiore a 575 m. Le caratteristiche piano altimetriche, viceversa, producono importanti condizionamenti al traffico merci: la tratta montana, che parte da Bardonecchia, presenta pendenze superiori al 20‰ e pendenza massima pari al 30‰.

Del gruppo in argomento fa infine parte l'insieme delle linee di collegamento con i valichi svizzeri composta dalle seguenti direttrici (tutte elettrificate):

- Novara – Domodossola (via Borgomanero), che in buona parte è a binario semplice;
- Rho – Gallarate – Sesto Calende – Domodossola, interamente a doppio binario;
- Vignale – Oleggio – Laveno – Luino, interamente a semplice binario;

- Milano – Monza- Chiasso, interamente a doppio binario;
- nonché alle due bretelle Oleggio – Arona e Gallarate – Laveno, entrambe elettrificate e a semplice binario.

La codifica del traffico combinato prevalente è la PC50. Unica tratta con codifica inferiore (PC45), comune agli itinerari che collegano Milano ai valichi di Chiasso e Luino, è tra Rho e Busto Arsizio. L'itinerario Novara – Chiasso via Borgomanero è tutto a PC80.

La categoria di peso assiale più diffusa è la D4L e non si registrano categorie inferiori.

I tratti che presentano maggiori acclività, comunque inferiori al 20‰, interessano gli itinerari che collegano il valico di Domodossola; Sulla rete in esame si registra prevalentemente un modulo superiore ai 575 m. Uniche eccezioni sono presenti sulle due bretelle Oleggio – Arona e Gallarate – Laveno dove, comunque, si registra un modulo pari a 540 m.

## 6.2. Il sistema stradale

<b>Scheda n°. 01</b>		
<b>DENOMINAZIONE INFRASTRUTTURA</b>		
AUTOSTRADA A10 GENOVA - VENTIMIGLIA		
<b>LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA</b>		
<p>REGIONE</p> 	<input checked="" type="checkbox"/> -LIGURIA <input type="checkbox"/> -PIEMONTE <input type="checkbox"/> -LOMBARDIA	<p>PROVINCIA</p> <input checked="" type="checkbox"/> - GENOVA <input checked="" type="checkbox"/> - SAVONA <input type="checkbox"/> - LA SPEZIA <input type="checkbox"/> - TORINO <input type="checkbox"/> - ALESSANDRIA <input type="checkbox"/> - ASTI <input type="checkbox"/> - BIELLA <input type="checkbox"/> - CUNEO <input type="checkbox"/> - NOVARA <input type="checkbox"/> - VERB. -CUSIO-OSSOLA <input type="checkbox"/> - VERCELLI <input type="checkbox"/> - VARESE <input type="checkbox"/> - COMO <input type="checkbox"/> - MILANO <input type="checkbox"/> - PAVIA
ORIGINE (PROVINCIA)	GENOVA	
TERMINE (PROVINCIA)	VENTIMIGLIA	
<b>SISTEMA</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> -RETE AUTOSTRADALE	<input type="checkbox"/> -TIPO B	<input type="checkbox"/> -TIPO C
<input type="checkbox"/> -RETE STRADALE	<input type="checkbox"/> -TIPO E	<input type="checkbox"/> -TIPO F
<b>BREVE DESCRIZIONE</b>		
		<p>Nota anche come Autostrada dei Fiori, si sviluppa interamente in territorio ligure, su circa 160 km di lunghezza, e collega il capoluogo ligure di Genova con Ventimiglia (confine di Stato con la Francia). L'infrastruttura è gestita da due concessionarie: da Genova a Savona (45,5 km) dalla società Autostrade per l'Italia Spa e da Savona al Confine di Stato (113,3 km) dalla società Autostrada dei Fiori Spa. Superata Savona, l'autostrada tocca le città di Albenga, Imperia, Sanremo e Ventimiglia. A circa 6 Km dallo svincolo di Ventimiglia, all'interno della galleria Cima della Giralda, vi è il confine di stato con la Francia. Gran parte del tracciato corre lungo la costa e si caratterizza per il susseguirsi di diverse gallerie e viadotti, intersecando in successione: la A6 Torino-Savona, la A26 Voltri-Gravellona Toce (verso la Pianura Padana, la Svizzera e tutte le principali città del nord) e la A7 Milano-Genova, lungo la quale, dopo aver percorso un tratto di circa 3 km verso Milano, è possibile immettersi sulla A12 e raggiungere, quindi, il capoluogo ligure di La Spezia e la riviera tirrenica.</p>
<b>TRATTE RICADENTI NELL'AREA DI STUDIO</b>		
1) - TRATTA Savona - Ventimiglia		
2) - TRATTA Genova - Savona		

Figure 29-35: Il sistema stradale

Fonte: Autostrade per l'Italia

**TRATTA 1) – CARATTERISTICHE FISICHE**

La tratta è gestita dalla Società Autostrada dei Fiori spa.

L'infrastruttura, realizzata alla fine degli anni '60, è completamente nuova, e costituita da due carreggiate affiancate a 2 corsie per senso di marcia.

COMUNE ORIGINE	Ventimiglia (IM)
COMUNE TERMINE	Savona (SV)
ENTE DI GESTIONE	AUTOSTRADA DEI FIORI S.P.A.
LUNGHEZZA	113,3 km
LARGHEZZA SEDE STRADALE	25 m
N° CARREGGIATE	2
N° Corsie PER SENSO DI MARCIA	2

**TRATTA 1) – CARATTERISTICHE FUNZIONALI**

Veicoli effettivi medi giornalieri - leggeri	[Veic/giorno]	59.944
Veicoli effettivi medi giornalieri - pesanti	[Veic/giorno]	11.141

FONTE: TRAIL UNIONCAMERE SU DATI AISCAT Anno di Rilevazione: 2013

**TRATTA 2) – CARATTERISTICHE FISICHE**

Recentemente ampliata a 3 corsie per senso di marcia, la carreggiata in direzione Ventimiglia è stata costruita a nuovo, mentre quella in direzione Genova è la tratta originaria, che risulta infatti molto più tortuosa. L'ampliamento a 3 corsie ha comportato l'eliminazione della corsia di emergenza, una riduzione di ampiezza di tutte le corsie e, di conseguenza, una riduzione della velocità consentita a 80 km/h per quasi tutta la tratta compresa tra Albisola (SV) e Genova Voltri (GE).

L'opera più rilevante dell'intera tratta è rappresentata dal viadotto sul torrente Polcevera, inaugurato nel 1967. Si sviluppa su una lunghezza di circa 1.2 metri e su un'altezza, rispetto al piano stradale, di 45 metri.

COMUNE ORIGINE	Savona (SV)
COMUNE TERMINE	Genova (GE)
ENTE DI GESTIONE	AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A.
LUNGHEZZA	45,5 km
LARGHEZZA SEDE STRADALE	32,5 m
N° CARREGGIATE	2
N° Corsie PER SENSO DI MARCIA	3

**TRATTA 2) – CARATTERISTICHE FUNZIONALI**

Veicoli effettivi medi giornalieri - leggeri	[Veic/giorno]	115.510
Veicoli effettivi medi giornalieri - pesanti	[Veic/giorno]	21.863

FONTE: TRAIL UNIONCAMERE SU DATI AISCAT Anno di Rilevazione: 2013

**DENOMINAZIONE INFRASTRUTTURA**

AUTOSTRADA A6 TORINO - SAVONA

**LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA****REGIONE**

- LIGURIA  
-PIEMONTE  
-LOMBARDIA

**PROVINCIA**

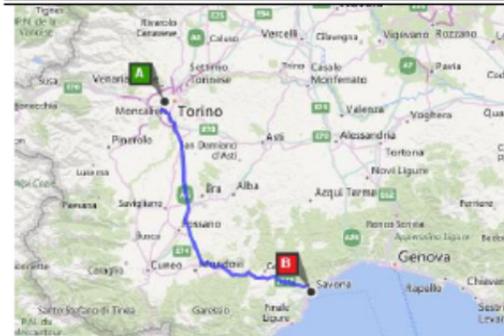
- |   |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> - GENOVA      | <input checked="" type="checkbox"/> - NOVARA              |
| <input checked="" type="checkbox"/> - SAVONA      | <input checked="" type="checkbox"/> - VERB. -CUSIO-OSSOLA |
| <input checked="" type="checkbox"/> - LA SPEZIA   | <input checked="" type="checkbox"/> - VERCELLI            |
| <input checked="" type="checkbox"/> - TORINO      | <input type="checkbox"/> - VARESE                         |
| <input checked="" type="checkbox"/> - ALESSANDRIA | <input type="checkbox"/> - COMO                           |
| <input checked="" type="checkbox"/> - ASTI        | <input type="checkbox"/> - MILANO                         |
| <input checked="" type="checkbox"/> - BIELLA      | <input type="checkbox"/> - PAVIA                          |
| <input checked="" type="checkbox"/> - CUNEO       |   |

ORIGINE (PROVINCIA)

TORINO

TERMINE (PROVINCIA)

SAVONA

**SISTEMA**-RETE AUTOSTRADALE-RETE STRADALE-TIPO B-TIPO E-TIPO C-TIPO F-TIPO D**BREVE DESCRIZIONE**

L'autostrada collega il Piemonte meridionale con la Liguria ed ha una estensione di circa 130 km. Lungo il percorso il Colle di Cadibona (435 m) fa da spartiacque tra l'Appennino ligure e la Pianura Padana, in soli 14 km, con un percorso ininterrotto di tunnel e viadotti e, caso unico in Italia, con una curva elicoidale in carreggiata sud (nella tratta ligure).

La A.T.S. S.p.A. è la società concessionaria, partecipata al 99% circa da Autostrade per l'Italia S.p.A.

Il tracciato, a due carreggiate e due corsie per senso di marcia, è per il primo tratto, fino a Mondovì (CN), completamente pianeggiante e rettilineo con la presenza di due grandi viadotti, sulla Stura di Demonte e sul torrente Pesio, nei pressi di Carrù (CN). Molti sono i tunnel e le curve e le due carreggiate sono per lunghi tratti non parallele principalmente a causa della ristrettezza delle valli che attraversa.

**CARATTERISTICHE FISICHE**

COMUNE ORIGINE	Torino
COMUNE TERMINE	Savona
ENTE DI GESTIONE	A.T.S. S.p.A. - Autostrada Torino Savona
LUNGHEZZA	125.7 km
LARGHEZZA SEDE STRADALE	25 m
N° CARREGGiate	2

**CARATTERISTICHE FUNZIONALI**

Veicoli effettivi medi giornalieri - leggeri	[Veic/giorno]	40.488
Veicoli effettivi medi giornalieri - pesanti	[Veic/giorno]	8.527

FONTE: TRAIL UNIONCAMERE SU DATI AISCAT Anno di Rilevazione: 2013

**DENOMINAZIONE INFRASTRUTTURA**

AUTOSTRADA A7 MILANO - GENOVA

**LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA**

## REGIONE



-LIGURIA  
-PIEMONTE  
-LOMBARDIA

## PROVINCIA

- GENOVA  
- SAVONA  
- LA SPEZIA  
- TORINO  
- ALESSANDRIA  
- ASTI  
- BIELLA  
- CUNEO  
- NOVARA  
- VERB. -CUSIO-OSSOLA  
- VERCELLI  
- VARESE  
- COMO  
- MILANO  
- PAVIA

ORIGINE (PROVINCIA)

MILANO

TERMINE (PROVINCIA)

GENOVA

**SISTEMA**

-RETE AUTOSTRADALE

-RETE STRADALE

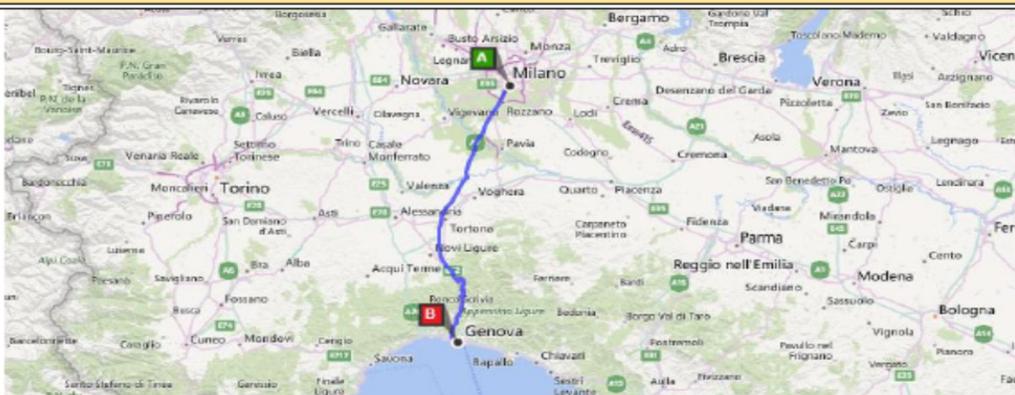
-TIPO B

-TIPO C

-TIPO D

-TIPO E

-TIPO F

**BREVE DESCRIZIONE**

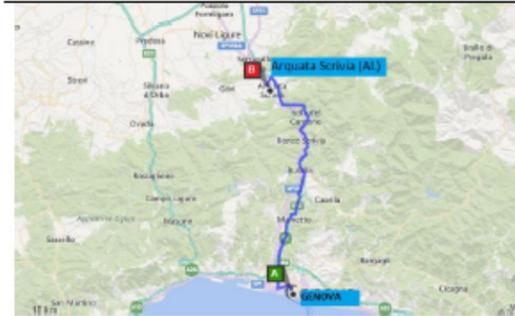
L'Autostrada A7 collega Milano a Genova percorrendo 134 km gestiti da due diverse società:

- La Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. (da Milano a Serravalle)
- La società Autostrade per l'Italia S.p.A. (da Serravalle a Genova).

Il tracciato attraversa la parte sud-occidentale della Lombardia (circa 50 km), la parte orientale del Piemonte (circa 45 km) e longitudinalmente la Liguria (circa 40 km).

**TRATTE RICADENTI NELL'AREA DI STUDIO**

- 1) - TRATTA Genova – Arquata Scrivia (AL)
- 2) - TRATTA Arquata Scrivia (AL) - Serravalle Scrivia (AL)
- 3) - TRATTA Serravalle Scrivia (AL)- Castelnuovo Scrivia (AL)
- 4) - TRATTA Castelnuovo Scrivia (AL) - Milano

**TRATTA 1) – CARATTERISTICHE FISICHE**

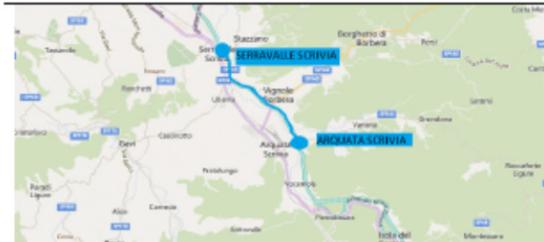
Il tratto ricadente in territorio ligure si snoda dal confine regionale con il Piemonte verso Genova. Il capoluogo ligure viene raggiunto attraverso un percorso in discesa, caratterizzato dalla presenza di numerose curve e gallerie ed una particolarità di questa tratta autostradale è che, a causa della morfologia del terreno, le due carreggiate non corrono parallele e il tratto in discesa verso Genova è molto più curvilineo rispetto al tracciato in direzione opposta, in quanto quest'ultima è di più recente costruzione. L'arteria, dopo aver intersecato l'autostrada A12 per Livorno e la A10 per Ventimiglia, si conclude nel quartiere di Sampierdarena nei pressi del porto di Genova.

COMUNE ORIGINE	Genova (GE)
COMUNE TERMINE	Arquata Scrivia (AL)
ENTE DI GESTIONE	AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A.
LUNGHEZZA	42,7 km
LARGHEZZA SEDE STRADALE	24,20 m
N° CARREGGIATE	2
N° Corsie PER SENSO DI MARCIA	2

**TRATTA 1) – CARATTERISTICHE FUNZIONALI**

Veicoli effettivi medi giornalieri - leggeri	[Veic/giorno]	108.792
Veicoli effettivi medi giornalieri - pesanti	[Veic/giorno]	20.633

FONTE: TRAIL UNIONCAMERE SU DATI AISCAT Anno di Rilevazione: 2013

**TRATTA 2) – CARATTERISTICHE FISICHE**

Tale tratta si sviluppa su circa 12 km e ricade interamente in provincia di Alessandria.

COMUNE ORIGINE	Arquata Scrivia (AL)
COMUNE TERMINE	Serravalle Scrivia (AL)

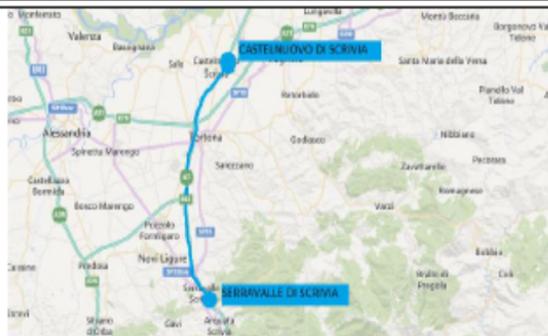
**SISTEMA STRADALE**

ENTE DI GESTIONE	AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A.
LUNGHEZZA	11,1 km
LARGHEZZA SEDE STRADALE	32,5 m
N° CARREGGiate	2
N° Corsie PER SENSO DI MARCIA	2

**TRATTA 2) – CARATTERISTICHE FUNZIONALI**

Veicoli effettivi medi giornalieri - leggeri	[Veic/giorno]	108.792
Veicoli effettivi medi giornalieri - pesanti	[Veic/giorno]	20.633

FONTE: TRAIL UNIONCAMERE SU DATI AISCAT Anno di Rilevazione: 2013

**TRATTA 3) – CARATTERISTICHE FISICHE**

La tratta Castelnuovo Scivia-Serravalle Scivia, gestita dalla società MILANO SERRAVALLE - MILANO TANGENZIALI S.P.A., risulta in parte a tre e in parte a due corsie per senso di marcia, in modo discontinuo (dell'intera tratta, circa 10 km sono a 3 corsie e non sempre in tutti e due i sensi di marcia).

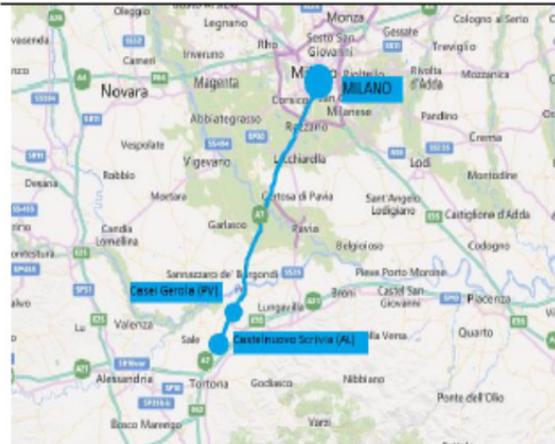
COMUNE ORIGINE	Serravalle Scivia (AL)
COMUNE TERMINE	Castelnuovo Scivia (AL)
ENTE DI GESTIONE	MILANO SERRAVALLE - MILANO TANGENZIALI S.P.A.
LUNGHEZZA	34,9 km
LARGHEZZA SEDE STRADALE	25 m
N° CARREGGiate	2
N° Corsie PER SENSO DI MARCIA	2

**TRATTA 3) – CARATTERISTICHE FUNZIONALI**

Veicoli effettivi medi giornalieri - leggeri	[Veic/giorno]	78.489
Veicoli effettivi medi giornalieri - pesanti	[Veic/giorno]	20.709

FONTE: TRAIL UNIONCAMERE SU DATI AISCAT Anno di Rilevazione: 2013

#### TRATTA 4) – CARATTERISTICHE FISICHE



Il tratto ricadente in territorio lombardo è lungo 49,3 km, da Milano al confine regionale con il Piemonte, nei pressi di Casei Gerola (PV). Il tracciato si presenta pianeggiante e quasi interamente a tre corsie, in entrambi i sensi di marcia, tranne nell'ultimo tratto, circa 10 km, tra Corana (PV) e Casei Gerola (PV), in cui si presenta a due corsie per senso di marcia.

COMUNE ORIGINE	Castelnuovo Scrvia (AL)
COMUNE TERMINE	Milano
ENTE DI GESTIONE	MILANO SERRAVALLE - MILANO TANGENZIALI S.P.A.
LUNGHEZZA	62 km
LARGHEZZA SEDE STRADALE	31.70 ml (tratto tra Corana (PV) e Casei Gerola (PV), larghezza 24,20 m)
N° CARREGGiate	2
N° Corsie PER SENSO DI MARCIA	3 (tratto tra Corana (PV) e Casei Gerola (PV), 2)

#### TRATTA 4) – CARATTERISTICHE FUNZIONALI

Veicoli effettivi medi giornalieri - leggeri	[Veic/giorno]	78.489
Veicoli effettivi medi giornalieri - pesanti	[Veic/giorno]	20.709

FONTE: TRAIL UNIONCAMERE SU DATI AISCAT Anno di Rilevazione: 2013

## 7. Viabilità per aree nel Comune di Genova

### 7.1. Il PRIIMT - Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti

Regione Liguria ha avviato l'iniziativa di formazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti (PRIIMT): il documento di piano verrà presumibilmente ultimato a fine 2020 – inizio 2021 e sarà finalizzato

- ad individuare le strategie per lo sviluppo dell'assetto infrastrutturale e del sistema della mobilità e dei trasporti della Liguria, in rapporto all'ambito più ampio della macroregione del Nord Ovest e dell'Europa (di cui rappresenta l'accesso a sud);
- a promuovere lo sviluppo sostenibile delle suddette reti infrastrutturali;
- a favorire il trasporto delle persone, lo scambio delle merci ed il ruolo primario dei porti liguri.

Gli obiettivi strategici del Piano saranno, quindi, i seguenti:

- accessibilità interna ed esterna,
- sicurezza dei sistemi di trasporto,
- resilienza delle infrastrutture e dei servizi di mobilità,
- sostenibilità ambientale.

Per quanto concerne l'ambito strettamente portuale, gli obiettivi principali saranno

- puntare alla piena integrazione delle infrastrutture (reti lunghe e reti corte) per migliorare l'accessibilità al sistema portuale ligure,
- sviluppare e favorire un modello di mobilità multimodale,
- potenziare le connessioni (ferroviarie e stradali) dei porti liguri con le aree economiche del Paese e dell'Europa (connessioni alla rete TEN T e ai valichi alpini),
- digitalizzare le procedure legate alla spedizione/sdoganamento delle merci via mare e al trasporto marittimo dei passeggeri, al fine di contribuire all'efficacia del sistema portuale.

L'urgenza di dotarsi del sopramenzionato Piano in forma integrata, per quanto concerne il tema delle infrastrutture e della mobilità/ trasporti, è quanto mai attuale considerato il momento di criticità e di disagio vissuto dalla città di Genova, dalla Liguria e dall'Italia intera in conseguenza, in primis, del crollo del Ponte Morandi (e dell'assenza di un adeguato quadro infrastrutturale alternativo), poi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 (che ha cristallizzato molte attività e frenato i traffici mondiali) e, infine, dei disagi dati dai lavori di ispezione/ manutenzione di viadotti e gallerie autostradali (con le conseguenti molteplici chiusure notturne/ diurne e con i connessi problemi alla viabilità intorno al nodo di Genova e all'accessibilità del suo Porto).

## 7.2. II PUMS

La superficie del territorio comunale si estende per 243.6 kmq, di cui il centro abitato ne ricopre circa il 30 % per un totale di 73.53 kmq, su cui si concentra la popolazione

La rete stradale genovese, che si estende per una lunghezza pari a circa 1400 km, si sviluppa principalmente lungo l'arco costiero da levante a ponente e nelle due valli principali. Su questa rete si muove un parco immatricolato che consta di circa 450.000 veicoli, con una presenza di motoveicoli molto significativa, pari a circa il 32 %.

Il PUMS del territorio genovese è stato approvato in Consiglio Metropolitanò il 31 luglio 2019 con Deliberazione n. 20. L'approvazione del PUMS è il risultato di un percorso partecipato che ha coinvolto numerosi enti e portatori di interessi sin dalle

fasi iniziali. Il Piano è stato sviluppato attraverso un approccio integrato e intersettoriale, con il fondamentale contributo scientifico del CIELI, centro di eccellenza dell'Università di Genova. Nel Piano viene delineato per la città metropolitana di Genova un "sistema complessivo di mobilità sostenibile" in grado di favorire sviluppo economico ed attrarre investimenti, di apportare rilevanti benefici ambientali e, quindi, un deciso miglioramento della qualità della vita.

Lo Schema di Piano, approvato con atto del Sindaco Metropolitanò n. 77 del 20 giugno 2018, è stato elaborato tenendo in considerazione i risultati del percorso di partecipazione svolto nel periodo aprile – maggio 2018, raccolti mediante i Tavoli di partecipazione con i Comuni, con gli Esperti, con i Cittadini e con ulteriori strumenti di partecipazione (contributi e questionari online, interviste).

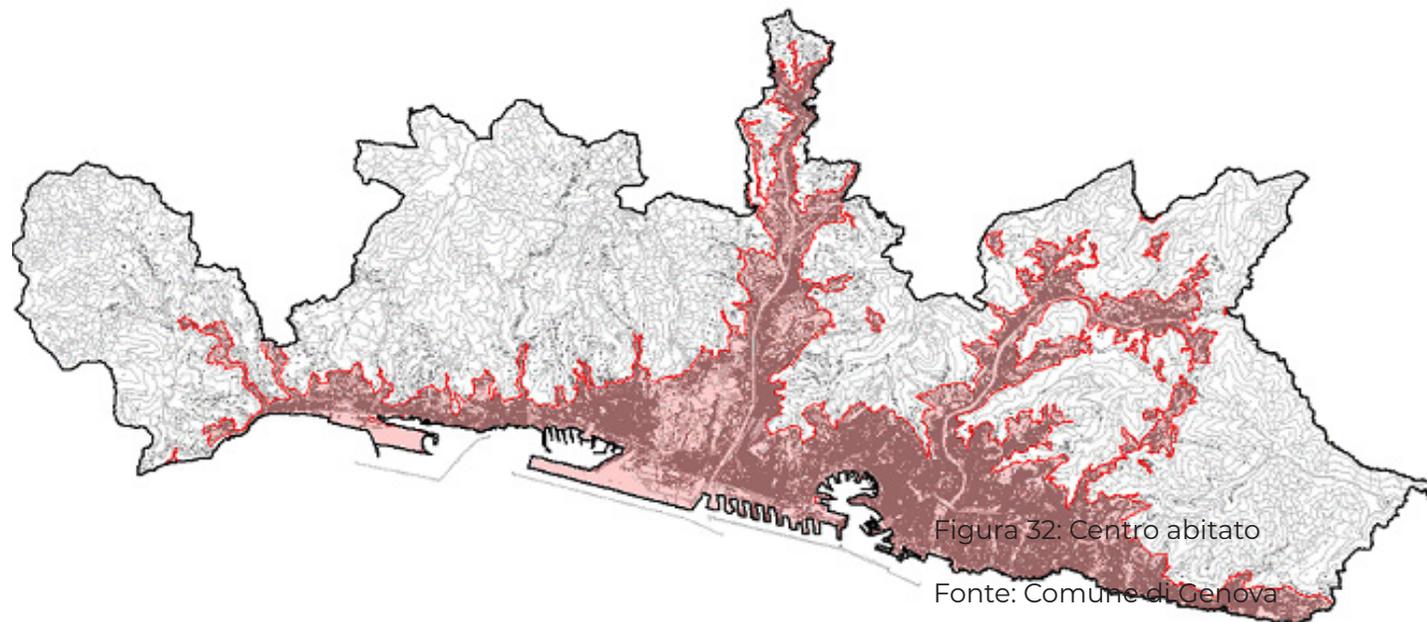


Figura 36: Centro abitato

Fonte: Comune di Genova

Figura 32: Centro abitato

Fonte: Comune di Genova

I contributi e le proposte pervenute dal territorio hanno consentito di affinare gli obiettivi e le strategie del PUMS, nell'ottica di realizzare un piano innovativo, che rivolge il suo focus sulle persone e sulle loro esigenze di vita e lavoro, sviluppando una visione di sistema della mobilità urbana nel capoluogo genovese e nell'intera area metropolitana. Lo schema di Piano, infatti, ha messo a sistema il "Quadro strategico" preliminare predisposto dal Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata (C.I.E.L.I.) dell'Università di Genova, centrato sul sistema della mobilità del capoluogo genovese, con i quadri strategici per la mobilità nell'area vasta metropolitana, integrati con le risultanze del percorso partecipato.

Sono state implementate su tutto il territorio metropolitano strategie e azioni, connotate da una valenza di livello sovracomunale, e articolate su 6 assi:

1. rafforzare il trasporto pubblico e migliorare la qualità del servizio,
2. integrare i sistemi di trasporto e dare coerenza al sistema della sosta puntando sull'intercambio modale,
3. migliorare la circolazione privata, adeguare la rete, sviluppare nuovi sistemi di sharing, mobility management e soluzioni smart: infomobility, mobilità elettrica,
4. la "mobilità dolce",
5. una nuova logistica delle merci urbane,
6. diffondere la cultura della sicurezza della mobilità e della mobilità sostenibile".<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Dal sito <https://pums.cittametropolitana.genova.it/content/approva-zione-dello-schema-di-pums-e-del-relativo-rapporto-preliminare-ambientale>



Figura 37: Interventi trasporto scenario di Piano

Fonte: Comune di Genova

Per quanto riguarda la prima strategia, cioè il miglioramento del trasporto pubblico, il PUMS prevede che nel capoluogo genovese le linee di forza abbiano una elevata portata oraria ed un'ottima interconnessione con il resto della rete di trasporto pubblico (treno/metro), con le linee di adduzione e con il traffico privato tramite un efficiente sistema di interscambio. In particolare, le linee di forza includono:

- La metropolitanizzazione della linea ferroviaria,
- Il prolungamento della metropolitana alle due estremità,
- Quattro nuove linee.

All'interno dello scenario di riferimento risulta decisiva la realizzazione della nuova stazione ferroviaria di Genova – Aeroporto – Erzelli, alla quale si andrà a collegare il nuovo impianto di collegamento alla cittadella tecnologica di Erzelli.

### **7.3. Focus sulla mobilità in Val Polcevera**

Sul territorio della Val Polcevera risiedono circa 60.000 abitanti, con una densità pari a 18.21 abitanti /ettaro. All'interno di questo ambito si registrano circa 70.000 spostamenti al giorno, oltre a quelli che vengono attratti dall'esterno e che ammontano a circa 47.000 al giorno, se consideriamo come origine il solo territorio comunale.

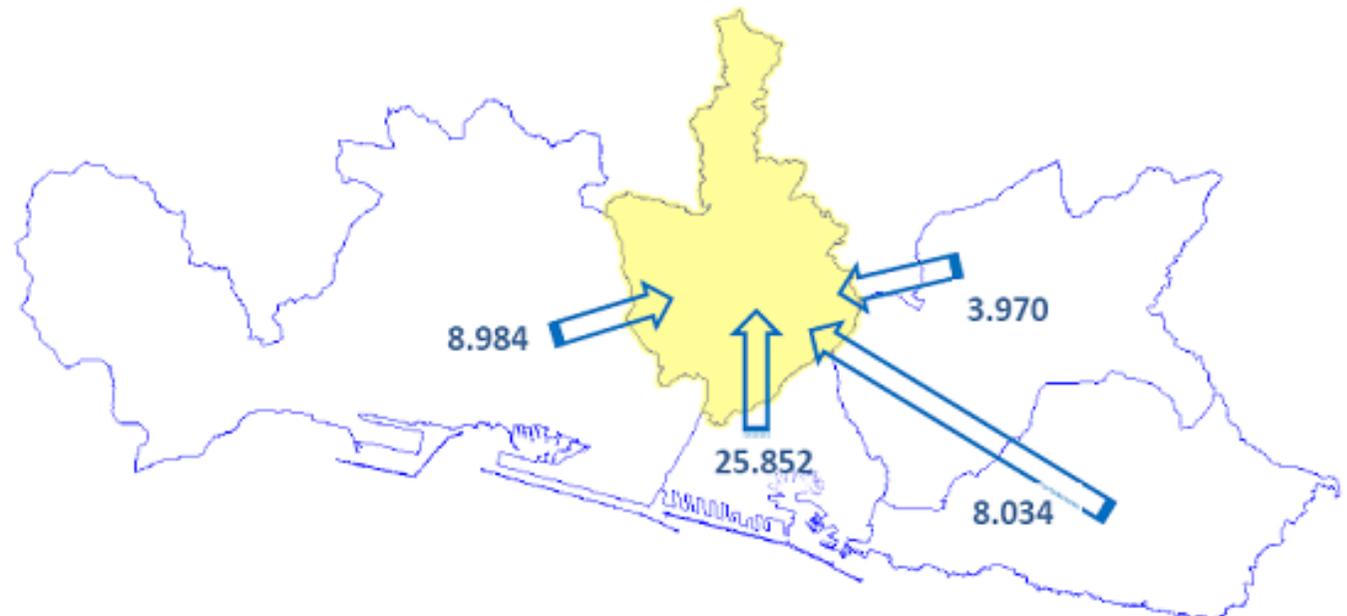


Figura 38: Mobilità in Val Polcevera (solo territorio comunale)

Fonte: Comune di Genova

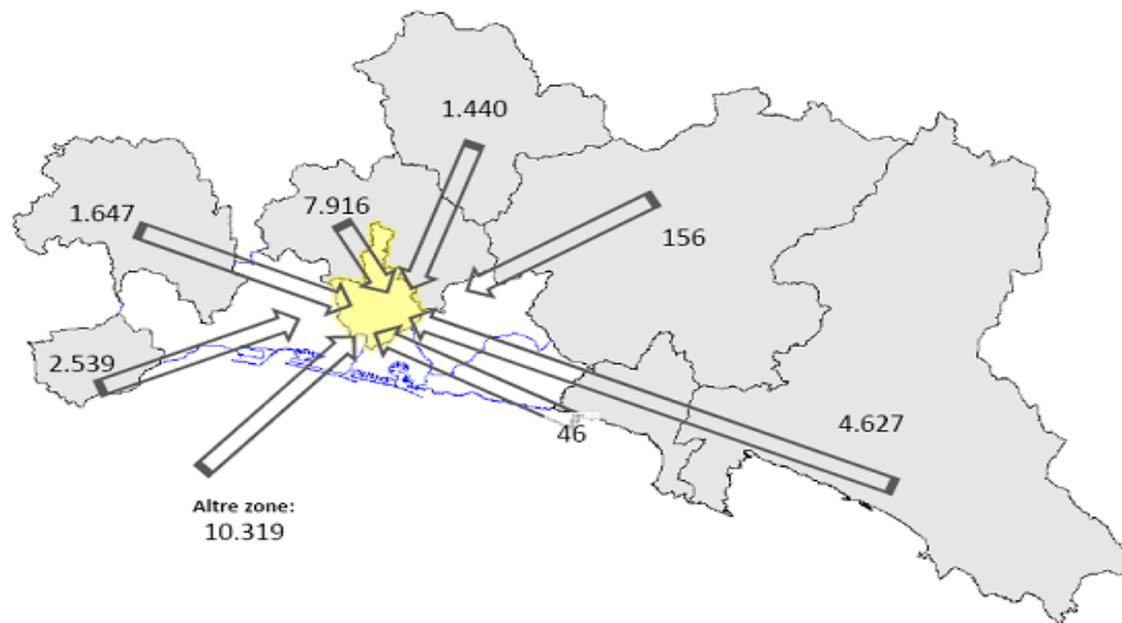


Figura 39: Mobilità in Val Polcevera (extra territorio comunale)

Fonte: Comune di Genova

Gli spostamenti che invece giungono in Val Polcevera da fuori Comune sono circa 28.700 al giorno. Gli stessi flussi che vengono attratti dall'area della Valpolcevera sono anche generati nel senso opposto, come spostamenti di ritorno.

Su quest'area è presente il casello autostradale di Genova Bolzaneto dal quale, mediamente, entrano ed escono poco più di 31.000 veicoli al giorno. Da sottolineare, anche per la presenza del mercato ortofrutticolo e di numerose altre attività commerciali nell'area e, l'elevata percentuale di spostamenti effettuati con mezzi pesanti, che si attesta intorno al 19%, seconda solo al casello di Genova Prà, che ne registra poco più del 22%.<sup>2</sup>

La viabilità della vallata svolge diverse funzioni: da un lato la viabilità storica che, tramite via Fillak da Sampierdarena è a servizio dei quartieri del Campasso, di Certosa, Rivarolo e Bolzaneto; dall'altro la cosiddetta viabilità di sponda che per l'appunto si sviluppa lungo le sponde destra e sinistra del Polcevera e che svolge un ruolo più funzionale all'attraversamento e al servizio delle zone industriali e commerciali presenti lungo il fiume. Il completamento di questa viabilità ha permesso di scaricare l'asse di Corso Perrone, attraverso il quale si effettua anche il collegamento con il quartiere di Sestri Ponente tramite via Borzoli.

Figura 40: Flusso Valpolcevera verso il centro- Media oraria punta serale

Fonte: Comune di Genova

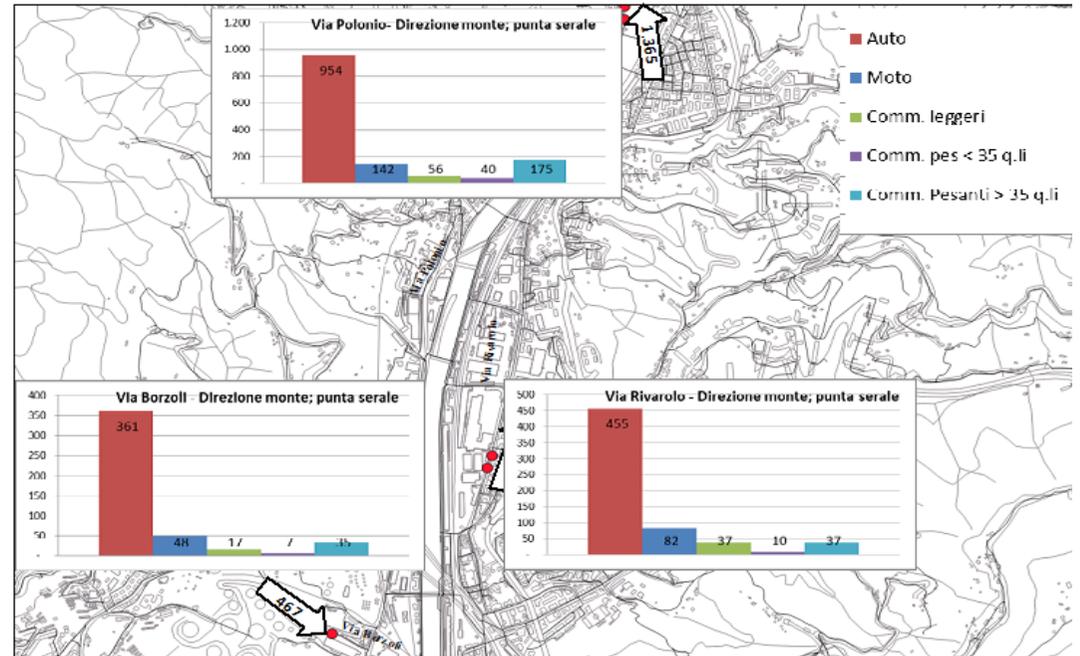
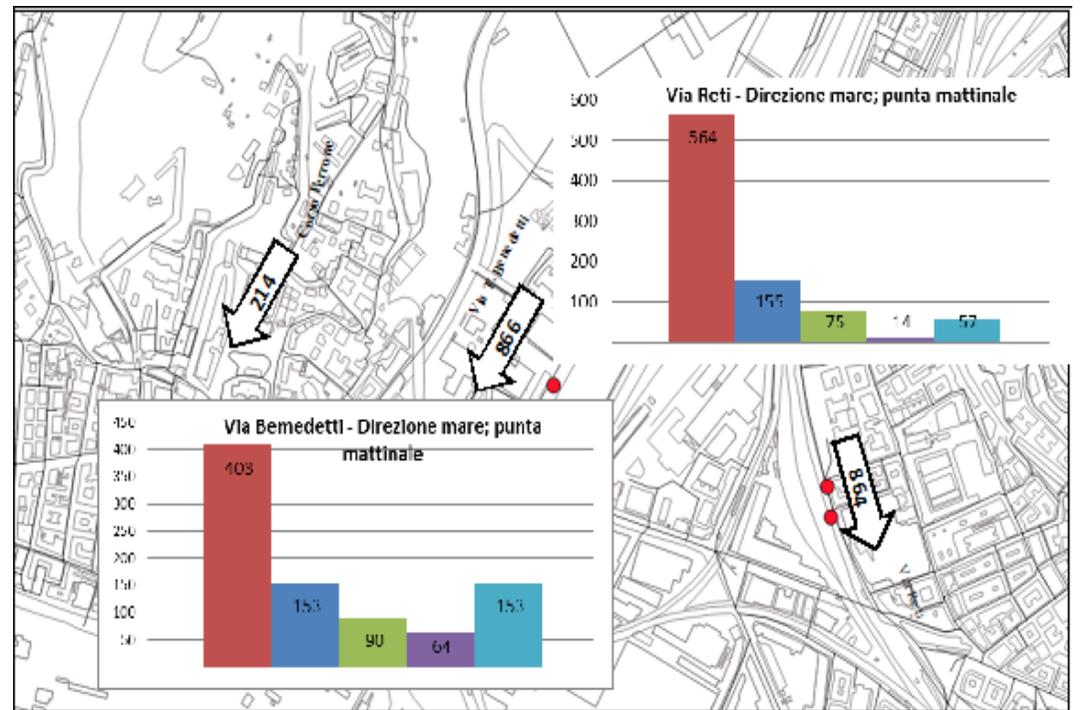


Figura 41: Flusso Valpolcevera verso il centro- Media oraria punta mattinale

Fonte: Comune di Genova



Questa nuova viabilità sta assumendo un ruolo sempre più fondamentale anche grazie alla recente creazione dei collegamenti diretti con la viabilità costiera e la strada di scorrimento Guido Rossa.

La figura successiva rappresenta l'indice di saturazione sulla rete nell'ora di punta della mattina e mette in evidenza le criticità che si registrano nei pressi dello svincolo autostradale e nelle cosiddette centralità locali.

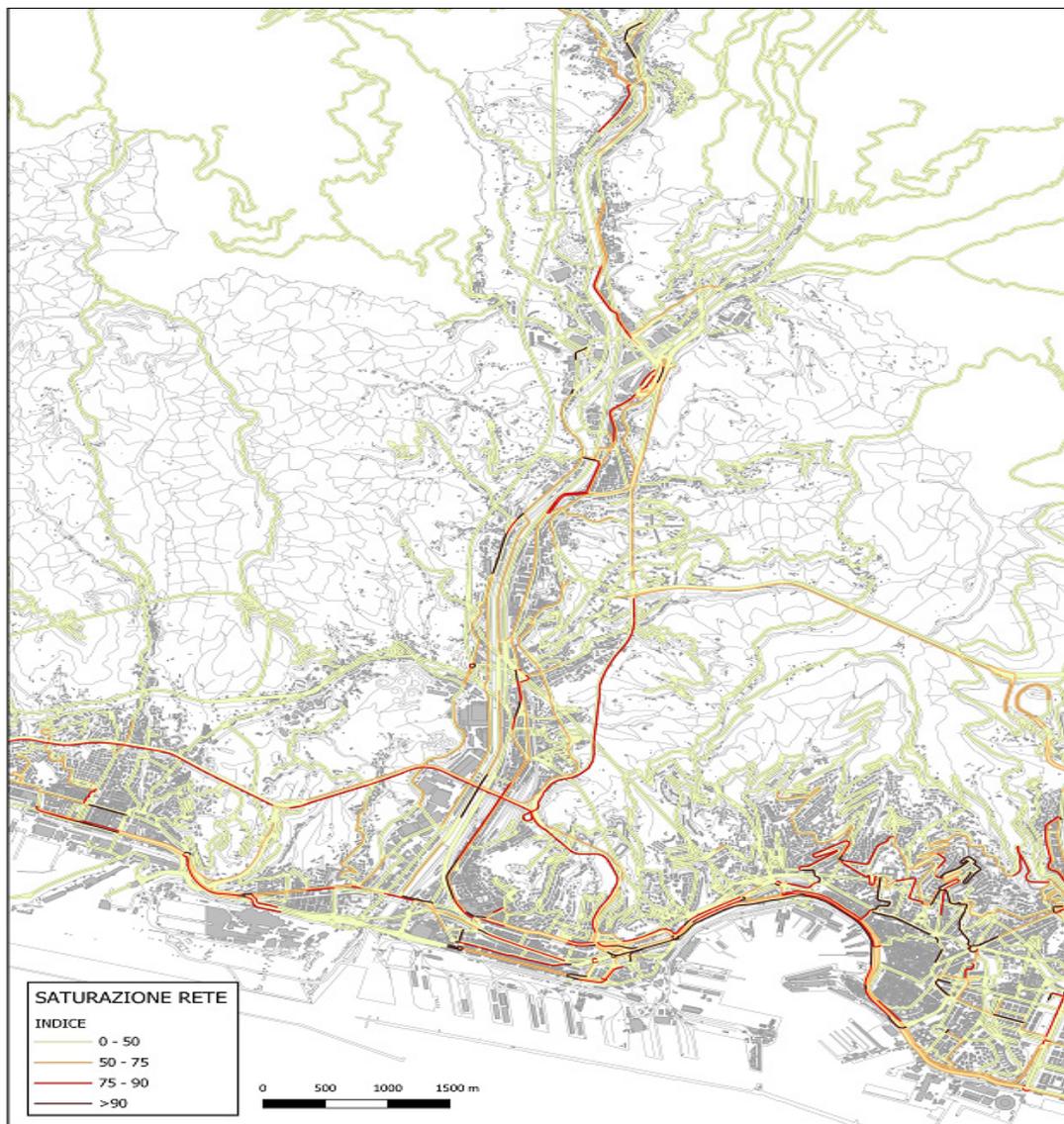


Figura 42: Indice di saturazione viabilità Val Polcevera

Fonte: Comune di Genova

Anche l'organizzazione della rete del TPL rispecchia le funzioni espresse dalle due sponde del Polcevera: infatti la sponda sinistra, oltre che essere caratterizzata dalla presenza della metropolitana che ad oggi arriva fino a Brin, è attraversata dalle linee Bus 7 e 8 che collegano la valle da Pontedecimo fino alla stazione ferroviaria di Piazza Princi-

pe, toccando i principali punti di interscambio. La sponda destra invece è attraversata dalla linea 63 che collega Pontedecimo con la stazione di Sampierdarena. A queste linee di fondovalle si aggiungono numerose linee collinari "locali", a servizio dei quartieri residenziali, quali ad esempio 65, 74, 270, 272, 273, 275, 276, 277.

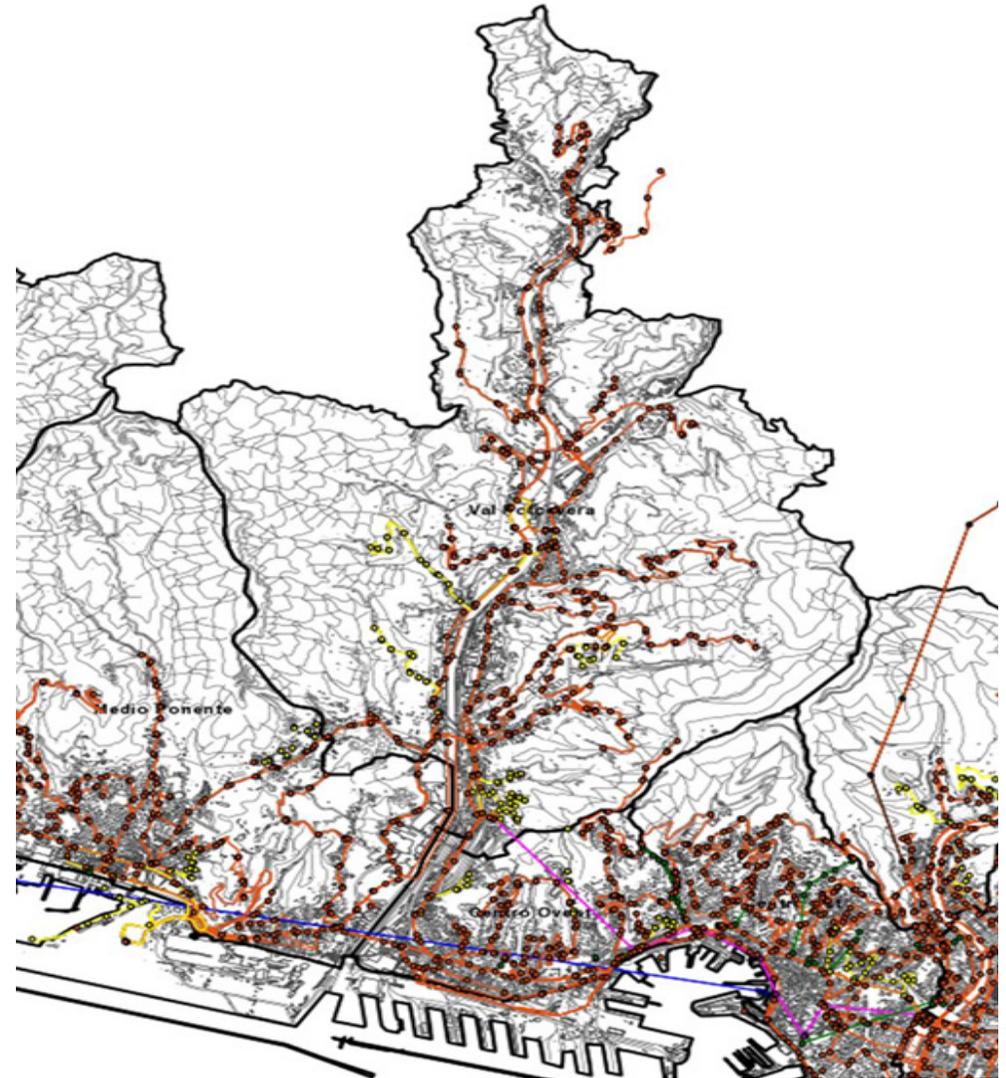


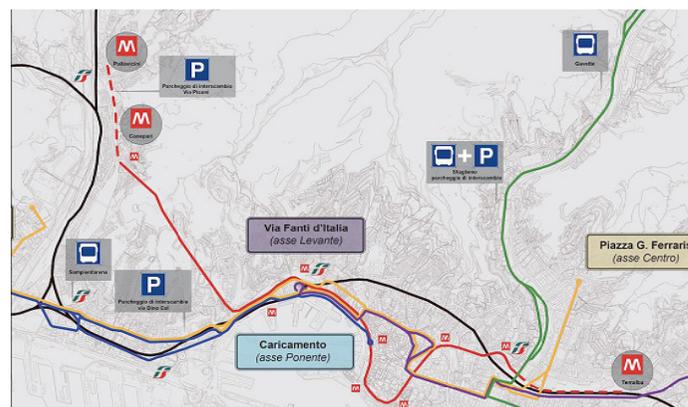
Figura 43: Schema rete TPL

Fonte: Comune di Genova

Oltre al trasporto pubblico su gomma ed alla linea metropolitana, in Val Polcevera è presente il servizio ferroviario a carattere metropolitano, con le stazioni di Genova Pontedecimo, Genova S, Biagio, Genova Bolzaneto e Genova Rivarolo, le cui linee trovano interscambio con l'asse litoraneo a Genova Sampierdarena.

Il PUMS prevede che la linea della metropolitana, che collega oggi Brin a Brignole, sia prolungata nelle due direzioni con la costruzione di ulteriori nuove stazioni; in particolare in Val Polcevera sono previste quelle di Canepari (già in avanzata fase di approvazione della progettazione definitiva), e di Pallavicini per agevolare l'interscambio con la stazione ferroviaria.

La linea metropolitana presenterà così connessioni con la rete RFI a Brignole, Principe e Rivarolo, e con le altre quattro "linee di forza" a Brignole, Corvetto, De Ferrari, San Giorgio, Darsena, Principe e Dinero. Nei due nuovi punti di arrivo saranno individuate aree di parcheggio e saranno ottimizzate le infrastrutture pedonali per l'interconnessione con il trasporto pubblico e privato.



Nella zona di piazza Pallavicini è previsto un adeguato parcheggio (con capacità fino a 1000 posti auto), mentre un parcheggio di minore capacità è previsto nei pressi della stazione ferroviaria di Bolzaneto, più funzionale ad una maggiore adduzione del traffico e rispondente anche a esigenze e iniziative locali.

Questi sistemi di trasporto saranno integrati con la mobilità dolce, in linea con quanto previsto dal PUMS. In particolare, in relazione agli sviluppi trasportistici e urbanistici ancora largamente in via di definizione e connessi sia alla ricostruzione del viadotto sul Polcevera, sia alla rigenerazione urbana programmata nelle zone interessate dal crollo del ponte Morandi, potrà essere prevista, secondo il PUMS la realizzazione di una ulteriore pista ciclabile lungo l'asse della Val Polcevera.

A tal proposito l'Amministrazione Comunale ha recentemente adottato una Delibera di Giunta con la quale prende atto dello studio di "Liberi di muoversi", relativo alla Pista Ciclo Pedonale della Valpolcevera – "SUPER la VALLE" – che si estende da Pontedecimo a Fiumara, quale riferimento per il necessario approfondimento progettuale, fermi restando gli opportuni adeguamenti che si renderanno necessari.

Infine, il PUMS propone, per il conseguimento degli obiettivi strategici ed anche ai fini della redazione dei PUT, misure sulla circolazione stradale. Per la Val Polcevera viene indicata la mitigazione delle criticità connesse ai cantieri in corso dovuti agli adeguamenti della viabilità per le opere del Terzo Valico ferroviario e per quelle prossime relative alla

Figura 44: La linea metropolitana genovese

Fonte: Comune di Genova

cantierizzazione della Gronda autostradale. Inoltre, il miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza dello svincolo di Bolzaneto, interessato da ingenti flussi di mezzi pesanti ed il superamento di punti critici quali il nodo di Geo ed il nodo del bypass di Pontedecimo.

## 8. Schede degli interventi infrastrutturali nell'area della ZLS

L'esistenza del porto di Genova non può prescindere dal potenziamento di alcuni nodi logistici terrestri fondamentali che travalicano i confini regionali e pongono quest'ultimo in un sistema complesso ed articolato che lo avvicina al mercato europeo sia attraverso lo sviluppo di strategie e politiche di sistema macroregionali sia mediante il rafforzamento come nodo preferenziale nel core network delle reti trans-europee TEN-T, nonché puntando sul miglioramento dell'efficienza e della qualità delle variabili tecnologiche e organizzative alla base del processo portuale e logistico, tendendo ad un processo integrato nella gestione e nel monitoraggio dei flussi fisici e documentali.

Sotto il profilo delle connessioni strettamente infrastrutturali materiali, il Piano si rivolge al ferroviario e allo stradale, sia con progetti di ampia portata di livello macroregionale sia con interventi di livello puntuale volti alla fluidificazione dell'ultimo miglio.

La realizzazione di tali interventi si inquadra anche nel complesso delle opere cosiddette "invarianti" nel redigendo PRIIMT (Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture della Mobilità e dei Trasporti).

- **Ponte Genova San Giorgio:** in stretta collaborazione con i Commissari delegati all'Emergenza e alla Ricostruzione è stata condotta in tempi record la demolizione dei resti del Ponte Morandi ed è stato conseguentemente dato avvio alla ricostruzione del nuovo Viadotto con termine dei lavori previsto ad aprile 2020, real-

mente concluso a luglio 2020 ed inaugurato il 3 agosto u.s.:

TITOLO DELL'OPERA	PONTE GENOVA SAN GIORGIO
Finalità	Ricostruzione del ponte Morandi crollato il 14 agosto 2018
Costo complessivo (€)	202.000.000,00
Natura finanziamento	Fondi Straordinari del Governo
Livello di progettazione	Esecutivo
Stato procedura affidamento	Lavori affidati
Soggetto appaltante	Struttura Commissariale Governo
Soggetto affidatario	Consorzio Salini-Fincantieri-Italferr
Data avvio lavori	Novembre 2018
Previsione ultimazione lavori	Aprile 2020 (durata 18 mesi)
Eventuale scostamento	Inaugurato il 3 agosto 2020
Note / criticità	-

*Tabella 27: Scheda Ponte Genova San Giorgio*

*Fonte: Elaborazione dati AdSP*

- **Strada mare aggancio della Guido Rossa con il casello di Sestri Ponente e strade spondali Valpolcevera:** il completamento della nuova strada a mare attraverso la connessione diretta con il casello autostradale di Sestri Ponente si è rivelato indispensabile al fine di attenuare il pesante disagio determinato dal crollo del Ponte Morandi.

Tabella 28: Scheda connessione tra Guido Rossa e svincolo Genova Aeroporto

Fonte: Elaborazione dati AdSP

TITOLO DELL'OPERA	CONNESSIONE TRA NUOVA STRADA A MARE GUIDO ROSSA E SVINCOLO GENOVA AEROPORTO
Finalità	Connettere direttamente strada a scorrimento veloce con casello autostradale
Costo complessivo (€)	25.941.592
Natura finanziamento	Società per Cornigliano S.p.A. (accordo di programma 2005)
Livello di progettazione	Progetto esecutivo
Stato procedura affidamento	Gara esperita e lavori consegnati
Soggetto appaltante	Sviluppo Genova spa
Soggetto affidatario	
Data avvio lavori	30/05/2017
Previsione ultimazione lavori	Fine giugno 2018
Eventuale scostamento	Circa 9 mesi
Note / criticità	Conclusa ed aperta a marzo 2019

Tabella 29: Strade spondali Val Polcevera

Fonte: Elaborazione dati AdSP

TITOLO DELL'OPERA	STRADE SPONDALI VAL POLCEVERA
Finalità	completare strade di sponda della Val Polcevera con aggancio alla Guido Rossa
Costo complessivo (€)	12.072.013,88
Natura finanziamento	finanziamento ANAS con concorso di altri operatori interessati alla realizzazione di nuove reti tecnologiche
Livello di progettazione	progetto esecutivo
Stato procedura affidamento	gara esperita e lavori consegnati
Soggetto appaltante	Sviluppo Genova spa
Soggetto affidatario	
Data avvio lavori	29/08/2016
Previsione ultimazione lavori	Sponda sinistra consegna prevista marzo 2020 – conclusione opera 2023;
Eventuale scostamento	Sponda destra in attesa di autorizzazione ANAS
Note / criticità	Lungomare Canepa in corso di conclusione

- **Nuova strada mare interna all'area delle acciaierie:** opera realizzata in tempi strettissimi e senza la quale l'accesso al porto storico di Sampierdarena sarebbe stato impossibile. La nuova viabilità che attraversa le aree delle acciaierie è riservata ai mezzi commerciali diretti al porto ma utilizzabile anche da altri veicoli commerciali non strettamente interessati alle attività portuali.

TITOLO DELL'OPERA	NUOVA STRADA MARE INTERNA ALL'AREA DELLE ACCIAIERIE – LA SUPERBA
Finalità	
Costo complessivo (€)	500.000
Natura finanziamento	Pubblico (in minima parte privato)
Livello di progettazione	
Stato procedura affidamento	
Soggetto appaltante	Struttura Commissariale
Soggetto affidatario	Pavimental
Data avvio lavori	
Previsione ultimazione lavori	Inaugurazione 18 settembre 2018
Eventuale scostamento	
Note / criticità	La nuova strada consentirà l'apertura del Varco di Ponente per l'accesso al porto storico di Sampierdarena

*Tabella 30: Scheda nuova strada mare interna all'area delle acciaierie – La Superba*

*Fonte: Elaborazione dati AdSP*

- **Nodo di Genova:** finalmente è stato individuato il nuovo commissario dell'opera al quale Regione Liguria ha prontamente dato l'Intesa al Governo. Si auspica che venga al più presto ratificata la nomina al fine di consentire la ripresa dei lavori e il completamento nel minor tempo possibile e comunque coordinato con il completamento dei lavori del terzo Valico dei Giovi;

TITOLO DELL'OPERA	NODO FERROVIARIO DI GENOVA
Finalità	Metropolitanizzazione linea costiera e deviazione treni a lunga percorrenza su nuova bretella by-pass da Voltri a Principe
Costo complessivo (€)	601,4 Milioni
Natura finanziamento	Contratto di Programma Investimenti RFI 2017-2021
Livello di progettazione	Progettazione esecutiva/ definitiva
Stato procedura affidamento	In affidamento riappalti
Soggetto appaltante	RFI
Soggetto affidatario	
Data avvio lavori	30/01/2010
Previsione ultimazione lavori	12/12/2023
Eventuale scostamento	6 anni (dal 2016) per recesso Appaltatore Eureka ed ASTALDI
Note / criticità	Problemi della ditta ASTALTI

Tabella 31: Scheda nodo ferroviario di Genova

Fonte: Elaborazione dati AdSP

- **Terzo Valico:** l'opera fondamentale per il completamento del corridoio delle reti TEN Genova Rotterdam, è in fase di realizzazione. Ad oggi è stato completato circa il 40%: conclusione dei lavori per i primi mesi del 2023;

TITOLO DELL'OPERA	TERZO VALICO DEI GIOVI
Finalità	Completamento corridoio Reno Alpi
Costo complessivo (€)	6,2 Miliardi
Natura finanziamento	Pubblica - fondi del Governo italiano
Livello di progettazione	Concluso a tutti i livelli
Stato procedura affidamento	Affidamento eseguito
Soggetto appaltante	RFI
Soggetto affidatario	COCIV
Data avvio lavori	
Previsione ultimazione lavori	Dicembre 2022, con entrata in esercizio nei primi mesi 2023
Eventuale scostamento	
Note / criticità	Il tratto dopo Tortona non è ancora stato progettato e finanziato.

Tabella 32: Scheda Terzo Valico

Fonte: Elaborazione dati AdSP

- **Gronda di Genova:** resta un'opera prioritaria per il superamento delle criticità del nodo Autostradale di Genova, strategica per la regione, voluta e sostenuta dall'Amministrazione su tutti i tavoli governativi per cui Regione Liguria si impegna affinché il governo concluda l'iter procedurale e dia avvio ai lavori anche utilizzando la "best practice" operativa già consolidata con la realizzazione del nuovo ponte, quanto meno per opere propedeutiche.

TITOLO DELL'OPERA	GRONDA DI GENOVA
Finalità	Risolvere la criticità del nodo autostradale genovese
Costo complessivo (€)	5,1 Miliardi
Natura finanziamento	Finanziamento a carico del Concessionario previo aumento del pedaggio su tutta la rete autostradale nazionale
Livello di progettazione	Progetto definitivo approvato dal MIT in data 07/09/2017;
Stato procedura affidamento	Progetti esecutivi inviati al MIT per l'approvazione
Soggetto appaltante	Sospesa
Soggetto affidatario	Da definire
Data avvio lavori	Da definire
Previsione ultimazione lavori	Incerta
Eventuale scostamento	Durata lavori prevista in 10 anni.
Note / criticità	L'opera ha subito un pesante ritardo a seguito del cambio di Governo e del crollo del Ponte Morandi nel 2018. Progetto definitivo approvato dal MIT in data 07/09/2017, attualmente in attesa di ulteriori determinazioni dal MIT; in data 06/04/2018 viene sottoscritto tra il concedente e il concessionario un verbale contenente la formalizzazione del "Piano finanziario di convalida", in cui sono definiti gli impegni del concessionario per l'esecuzione dell'opera; tutti i progetti esecutivi relativi ai lotti dell'opera (n. 10) sono stati inoltrati al MIT per l'approvazione.

Tabella 33: Scheda Gronda di Genova

Fonte: Elaborazione dati AdSP

- **Opere connesse alla nuova piattaforma di Vado Ligure e nuovo casello autostradale di Bossarino:** opere di connessione con la viabilità esistente e nuova che prevedono manutenzione straordinaria del tratto di strada tra Vado e casello autostradale di Savona, indispensabili per razionalizzare l'accesso e il deflusso dalla nuova piattaforma portuale che a regime movimenterà circa 800.000 contenitori all'anno.

TITOLO DELL'OPERA	CONNESSIONE DELLA PIATTAFORMA APM TERMINALS CON LA VIABILITÀ ESISTENTE E NUOVA
Finalità	Razionalizzare l'accesso e il deflusso dalla nuova piattaforma portuale
Costo complessivo (€)	10 Milioni
Natura finanziamento	Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale in anticipazione risorse - aree di crisi complesse
Livello di progettazione	Progetto definitivo in Conferenza dei Servizi
Stato procedura affidamento	
Soggetto appaltante	Provincia di Savona
Soggetto affidatario	
Data avvio lavori	2020
Previsione ultimazione lavori	2022
Eventuale scostamento	
Note / criticità	

*Tabella 34: Scheda Opere connesse alla nuova piattaforma di Vado Ligure*

*Fonte: Elaborazione dati AdSP*

Tabella 35: Scheda Nuovo casello di Bossarino

Fonte: Elaborazione dati AdSP

TITOLO DELL'OPERA	NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI BOSSARINO
Finalità	Accesso dedicato al traffico da/per la piattaforma di Vado Ligure, in prima fase direzione Genova (casello parzializzato)
Costo complessivo (€)	34 Milioni
Natura finanziamento	Concessionario autostradale
Livello di progettazione	Progetto definitivo
Stato procedura affidamento	
Soggetto appaltante	Concessionario autostradale Autostrada dei Fiori
Soggetto affidatario	
Data avvio lavori	2020
Previsione ultimazione lavori	2023 - 2024
Eventuale scostamento	
Note / criticità	In data 27 maggio 2019 il Concedente MIT ha richiesto ad Autofiori la stesura del progetto definitivo, che è attualmente in fase di redazione, con una previsione di consegna (progetto + studi di impatto ambientale) nel gennaio 2020

- **Nodo stradale di san Benigno:** opera indispensabile per separare il traffico diretto al porto da quello interno urbano; opera in corso di realizzazione, soggetta a variante in corso d'opera per nuove esigenze espresse dal Comune di Genova. Conclusione lavori prevista per l'estate 2022.

TITOLO DELL'OPERA	NODO STRADALE SAN BENIGNO – SECONDO LOTTO - TRATTO ESTERNO AL PORTO
Finalità	L'individuazione di connessioni dirette con il porto, al fine di poter separare il più possibile i due componenti della mobilità (autoveicoli e veicoli pesanti). Realizzazione di nuovi assi in variante che consentano gli spostamenti da/per A7, Porto, Ponente/Levante in maniera del tutto indipendente, senza più interessare contemporaneamente la struttura denominata "elicoidale" esistente.
Costo complessivo (€)	Importo di appalto pari a €/mln 21,7; le varianti comportano un aumento del 35% circa, per un totale di circa 30 Mln
Natura finanziamento	Autofinanziamento ASPI
Livello di progettazione	Resta valido il progetto esecutivo originario nelle parti non modificate, mentre è stato sviluppato il progetto definitivo delle varianti richieste dall'amministrazione comunale di Genova (attualmente al MIT per il rilascio del nulla osta necessario alla convocazione della Conferenza dei Servizi)
Stato procedura affidamento	Affidato nel 2017
Soggetto appaltante	ASPI
Soggetto affidatario	Carena Costruzioni (attualmente in crisi)
Data avvio lavori	Fine ottobre 2017 - lavori in corso
Previsione ultimazione lavori	Estate 2022
Eventuale scostamento	
Note/ criticità	Il progetto originario è stato modificato per tenere conto delle richieste pervenute dalla amministrazione comunale di Genova che riguardano in particolare: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mantenimento in esercizio della rampa che da via Cantore consente l'ingresso in Sopraelevata;</li> <li>- Modifica del tratto di lungomare Canepa dal confine con l'intervento di competenza di Sviluppo Genova fino all'innesto con l'elicoidale finalizzato a garantire i due flussi da Ponente a Levante senza soluzione di continuità;</li> <li>- Stato di crisi del soggetto affidatario dei lavori.</li> </ul>

*Tabella 36: Scheda  
Nodo stradale San  
Benigno*

*Fonte: Elaborazione  
dati AdSP*

- **Opere portuali interne al porto per la riorganizzazione degli accessi e dei deflussi, la razionalizzazione dei percorsi, la messa in sicurezza e la disponibilità di nuove aree a servizio del porto:** opere inserite nel programma del Commissario per le quali si prevede l'avvio nei primi mesi del 2020

TITOLO DELL'OPERA	1. CONNESSIONE NUOVA VIABILITÀ DI ACCESSO AL PORTO DI SAMPIERDARENA CON IL NODO DI SAN BENIGNO. 2. VIABILITÀ DI COLLEGAMENTO DA VARCO S. BENIGNO A CALATA BETTOLO. 3. NUOVO VARCO ETIOPIA IN QUOTA E SOPRAELEVATA PORTUALE
Finalità	Riorganizzazione accessi e deflussi dal porto; Razionalizzazione percorsi ed aree.
Costo complessivo (€)	31,3 Milioni
Natura finanziamento	Autofinanziamento Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale
Livello di progettazione	progettazione definitiva in corso
Stato procedura affidamento	
Soggetto appaltante	AdSP MaLO
Soggetto affidatario	
Data avvio lavori	2020
Previsione ultimazione lavori	2022
Eventuale scostamento	
Note / criticità	Intervento inserito nel Programma Straordinario del Commissario

Tabella 37: Scheda opere interne al porto

Fonte: Elaborazione dati AdSP



**PARTE II –**

**GLI STRUMENTI ATTUATIVI DELLA  
ZLS**

## 9. Il percorso di individuazione delle aree

### 9.1. Perimetrazione: inquadramento generale e riferimenti normativi

Per Zona Economica Speciale (ZES) si intende un'area geograficamente ben delimitata e chiaramente identificata, sita all'interno dei confini dello Stato (v. art. 4 comma 2 del Decreto-legge 20 giugno 2017 n. 91 (c.d. «Decreto Mezzogiorno»), convertito nella Legge 3 agosto 2017 n. 123, poi attuato con Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (DPCM) 25 gennaio 2018 n. 12).

La ZES deve comprendere un'area portuale, collegata alla rete trans-europea dei trasporti (TEN-T), con le caratteristiche stabilite dal Regolamento UE n. 1315 dell'11 dicembre 2013, e può essere composta da aree territoriali anche non direttamente adiacenti, purché aventi un nesso economico funzionale con il porto (ibidem); ai sensi dell'art.6, lett. d) del DPCM n. 12/2018, le aree non contigue devono comunque essere collegate alle aree portuali da infrastrutture adeguate.

Le ZLS di cui alla Legge Finanziaria 2018, così come le ZES di cui al Decreto Mezzogiorno, sono quindi composte da territori quali porti, aree retroportuali, anche di carattere produttivo e aeroportuale, piattaforme logistiche e interporti, ma non possono comprendere zone residenziali; l'area complessiva ad esse destinate non può eccedere la superficie totale indicata nell'Allegato 1) al DPCM n. 12/2018, recante il Regolamento attuativo delle ZES.

Ai sensi dell'art. 3 del suddetto DPCM, la ZES, e quindi la ZLS, è identificata mediante l'indicazione puntuale, contenuta nella sua proposta di istituzione, della denominazione e delle aree interessate; in particolare, ai sensi dell'art. 6 lett. a) dello stesso DPCM, il Piano di Sviluppo Strategico redatto dalla Regione proponente deve contenere, fra l'altro la documentazione di identificazione delle aree individuate con l'indicazione delle porzioni di territorio interessate, con evidenziazione di quelle ricadenti nell'area portuale.

Il termine “perimetrazione” vale qui ad indicare in breve il complesso delle attività suddette, in quanto equivalente dei termini “indicazione puntuale”, “evidenziazione”, “identificazione” piuttosto che “delimitazione”, riferiti sempre alle aree interessate; da notare tuttavia che la semplice denominazione dei retroporti, così come elencati dall'art. 7 del Decreto Genova non equivale affatto a definirne esattamente la superficie o il perimetro, com'è invece necessario quando si tratta di assegnare benefici a carattere economico a chi si trova al loro interno.

Di qui la difficoltà attuale nel perimetrare in concreto la ZLS genovese, posto che il Governo ha provveduto direttamente ad istituire per Decreto la “ZLS – porto e retroporto di Genova” a seguito dell'emergenza conseguente al crollo di ponte Morandi, senza preoccuparsi appunto di stabilirne in concreto i suoi reali confini, in assenza di un Piano di sviluppo strategico elaborato dalla Regione Liguria.

Prima della legge Finanziaria 2020, alle imprese operanti nella “ZLS - Porto e Retroporto di Genova” si applicavano solo le procedure semplificate di cui

all'art. 5, comma 1, lettera a) del Decreto Mezzogiorno, così come riscritte e disciplinate in dettaglio all'art. 3-ter del cd. Decreto Semplificazioni (ossia del D.L. n. 135 del 14 dicembre 2018, convertito con modificazioni nella L. 11 febbraio 2019, n. 12).

La necessità di addivenire ad una perimetrazione della ZLS genovese, superando la mera elencazione dei retroporti contenuta all'art. 7 del Decreto Genova, oltre alle motivazioni sopra esposte trova maggior ragione nel fatto che la Legge Finanziaria 2020 ha esteso alle ZLS i crediti di imposta prima riservati alle ZES (sia pure nelle sole zone ammesse agli aiuti a finalità regionale presenti a Genova e Vado Ligure, per quanto riguarda la nostra Regione).

### **9.2. Valutazioni sulla superficie della ZLS genovese**

Nel caso di ZES interregionali (distinguendo tra forma congiunta e forma associativa), e quindi anche delle ZLS ordinarie, ai sensi dell'art. 4 del suddetto DPCM, l'area complessiva non può eccedere la sommatoria delle superfici indicate per ciascuna Regione nel suddetto Allegato 1); i criteri di calcolo ivi esplicitati attengono alla popolazione residente (riferita all'anno 2017) ed alla superficie di ciascuna Regione, da cui risulta la rispettiva densità della popolazione, moltiplicato per fattori predeterminati, uguali per tutti.

La ZLS genovese, istituita ai sensi dell'art. 7 comma 1 del Decreto Genova, quale derivazione delle ZLS nate con la Legge Finanziaria 2018, a loro volta istituite come forme particolari (v. comma 61-62)

delle ZES disciplinate dal Decreto Mezzogiorno, presenta un assetto del tutto particolare, anche per il fatto di vedere più di due Regioni coinvolte nella definizione del perimetro e delle aree interessate dalla ZLS stessa.

Si può pertanto ritenere in prima battuta che non debba anch'essa essere soggetta alle disposizioni contenute nell'Allegato 1) del DPCM n. 12/2018, per quanto attiene al calcolo delle aree da assoggettare alla ZLS (ricordiamo per inciso che ai sensi del comma 65 della legge Finanziaria 2018, per l'istituzione delle ZLS si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni relative alle ZES di cui al Decreto Mezzogiorno, e lo stesso vale per i benefici concessi alle imprese che operano al suo interno, ai sensi dell'art. 7 comma 2 dello stesso Decreto Genova). La ratio del principio di limitazione della superficie appare peraltro imputabile ai benefici fiscali tipici delle ZES (credito di imposta), che pongono la necessità di individuare un plafond di aree massimo, laddove invece nelle ZLS "rafforzate" tale limitazione sia già implicitamente contenuta nelle mappe per la deroga alla normativa UE sugli aiuti di Stato che di fatto limitano la possibilità di fruizione di tale beneficio specifico.

A titolo di esempio, applicando i parametri dell'Allegato 1) al DPCM n. 12/2018, laddove i valori della popolazione e quindi della densità di popolazione rispetto alla superficie di ogni Regione siano riferiti all'anno 2017, il valore massimo di superficie da destinare a ZLS per la Regione Liguria risulta pari a 15,71 kmq, 94,07 kmq per la Lombardia, 50,20 kmq per il Piemonte e 48,88 kmq per l'Emilia-Roma-

gna). Nel silenzio della norma nulla impedirebbe di escludere da tale importo la superficie dei retroporti extra-liguri.

In mancanza di una norma specifica nessuna limitazione viene, quindi, posta sulle superfici da considerare per la ZLS Porto e Retroporto di Genova.; tuttavia, considerata la relativa esiguità delle superfici in gioco e nell'attesa di un'indicazione delle superfici da parte dei siti retroportuali indicati dall'art. 7 del Decreto Genova da parte dei rispettivi Enti territoriali, una prima sommatoria delle aree verrà effettuata senza procedere a tale scomputo.

Rimane salva la piena potestà decisoria in materia spettante al Comitato di Indirizzo della ZLS.

### ***9.3. Inquadramento urbanistico e criteri per la perimetrazione della ZLS genovese***

La ZLS genovese deve corrispondere ad un'area geograficamente ben delimitata e chiaramente identificata mediante un'apposita cartografia allegata al Piano di sviluppo strategico, come previsto per tutte le altre ZES/ZLS.

Per quanto concerne le aree in territorio genovese, il perimetro della ZLS (ancorché discontinuo) includerà le aree portuali, comunali e aeroportuali come meglio dettagliate nel successivo paragrafo, che potranno sovrapporsi con la "Carta delle zone ammesse agli aiuti a finalità regionale 2014-2020" (le aree in questo caso beneficeranno anche dei crediti di imposta). Appositi criteri vengono individuati per stabilire il nesso economico-funzionale

con il porto della attività insediate/da insediare in tali aree.

Per quanto riguarda le aree ricomprese nei confini del demanio marittimo, il vigente PRP adotta nella sua disciplina una distinzione tra gli ambiti per i quali sono state individuate quali funzioni caratterizzanti quelle strettamente portuali (commerciale e logistica, industriale e petrolifera, passeggeri, turistica e da diporto, e peschereccia), e quelli a funzione caratterizzante prevalentemente urbana. I primi vengono disciplinati direttamente dal PRP e vengono inclusi integralmente nella perimetrazione della ZLS, essendo il potenziale nesso economico funzionale con il porto implicito nella normativa stessa. Per quanto riguarda gli ambiti a prevalente funzione urbana il PRP indica per gli stessi l'applicabilità dello strumento urbanistico comunale, pertanto la loro inclusione o meno nella ZLS avviene sulla base delle valutazioni inerenti il PUC, come di seguito esplicitato. Per quanto riguarda le aree comunali, le aree ZLS includeranno le zone disciplinate dal PUC come AR-PI/AR-PU ed i Distretti di Trasformazione, le Norme Speciali nonché le aree portuali/urbane che ammettano fra le previsioni del PUC la funzione logistica. Saranno inoltre ricomprese nella perimetrazione delle ZLS le Aree di Intervento del PTC-IP-ACL nelle quali le funzioni caratterizzanti AE1, AE4, AE6 sono compatibili con funzioni logistiche SM6 (centri intermodali).

Sulla base delle valutazioni soprarichiamate viene quindi individuata una perimetrazione a maglie larghe, che trova il suo fondamento nella caratterizzazione/destinazione urbanistica delle aree, secondo i

relativi strumenti di pianificazione vigente (v. tabella al paragrafo seguente)

Nelle aree come sopra descritte, le attività logistico-commerciali tipiche delle ZES/ZLS possono trovare collocazione in regime di conformità urbanistica, senza necessità di varianti.

Considerato che le aree AP-PI e AR-PU, così come i Distretti di trasformazione e le altre aree citate nei termini indicati, sono in gran parte sature o richiedono interventi per migliorarne l'accessibilità e/o altri standard di efficienza, e comunque non esauriscono certo il novero di quelle eventualmente utili o disponibili all'insediamento di nuove imprese a servizio del porto, laddove risulti da acquisire la compatibilità urbanistica e sussista il nesso economico-funzionale con il porto, le istanze dei privati, ed in particolare quelle in variante urbanistica agli strumenti vigenti, verrebbero ammesse a godere delle previste agevolazioni e semplificazioni.

Va sottolineato tuttavia che nel caso venga presentata una richiesta per l'insediamento di una nuova attività, che sviluppi un nesso economico-funzionale con il porto, in un'area non conforme sotto il profilo pianificatorio e quindi occorra valutare una modifica/variante degli strumenti pianificatori, le agevolazioni della ZLS relative alla riduzione dei tempi di istruttoria avranno potrebbero avere maggior incidenza, quantomeno in ambito esterno al porto.

Come si è detto inoltre per accedere alle agevolazioni delle ZLS all'interno delle aree come sopra individuate, è necessario che le attività delle impre-

se presentino un nesso economico-funzionale con il porto. A tale scopo si individuano 2 modalità alternative e complementari che individuano tale nesso:

1. Svolgere attività di impresa nell'ambito portuale-logistico all'interno del porto.
2. Presentare un codice ATECO per attività portuali-logistiche;

Nel dettaglio, rispetto al punto 1 si ritiene che il nesso economico-funzionale venga soddisfatto laddove si considerino:

- a. Imprese autorizzate da AdSP allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali ex art. 16 Legge 84/94;
- b. Imprese titolari di licenza di impresa nell'ambito del distretto delle riparazioni e costruzioni navali;
- c. Autonomie funzionali ex art. 19 Legge 84/94;
- d. Imprese autorizzate alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ex art. 17 Legge 84/94.

Rispetto al punto 2, vengono stabilite due classi di codici ATECO atte a dimostrare il nesso economico funzionale (v. allegato):

- a. Classe verde - Codici che dimostrano di per sé il nesso;
- b. Classe gialla - Codici che possono dimostrare un nesso e che richiedono un supplemento di indagine rispetto a:
  - i. Connessione al PCS → se l'impresa è connessa al PCS, risulta dimostrato il nesso e l'impresa

può accedere ai benefici ZLS. Il costante allineamento informatico con la banca dati dei permessi consente di verificare la validità del permesso;

ii. Eventuale codice ATECO secondario → se il codice secondario è in classe verde, risulta dimostrato il nesso e l'impresa può accedere ai benefici ZLS;

iii. Eventuale localizzazione in porto → Se l'unità locale dell'impresa è localizzata in porto il codice ATECO passa in classe verde;

iv. Analisi sui valori di bilancio → Se il fatturato connesso ad attività portuali, nel biennio precedente a quello dell'istanza procedimento, è maggiore o uguale al 50%. Dimostrabile, ad esempio, evidenziando flussi import/export via terminal AdSP MaLO da dimostrare con apposita documentazione.

Se si tratta di nuova attività non presente sul territorio, non è possibile dare seguito a tutte le opzioni di verifica del nesso funzionale di cui al sopra citato punto 2. Pertanto, verrà verificato se non si ricada nell'ipotesi 2.a o 2.b (ii oppure iv) ovvero verrà effettuata un'istruttoria puntuale.

Se la nuova attività si insedia in aree ZLS a seguito di ri-localizzazione è possibile utilizzare tutte le opzioni di valutazione del nesso di cui sopra o, in ultima istanza, avviare un'istruttoria puntuale. In ogni caso la richiesta di ri-localizzazione deve essere accompagnata da una progettualità specifica che garantisca al contempo un saldo attivo dell'operazione sia in termini occupazionali che in termini di investimento da parte dell'impresa.

Sulla base della Legge di Stabilità 2020, è prevista, come sopra esposto, la possibilità di ottenere credito di imposta per le aree ZLS che rientrano nella mappa di ammissibilità di un regime di aiuto in deroga. Tali aree rappresentano quindi un sottoinsieme delle aree come sopra definite.

Merita di essere evidenziato che l'agevolazione in parola non si applica ai soggetti operanti nei settori dell'industria siderurgica, carbonifera, delle costruzioni navali, delle fibre sintetiche, dei trasporti e delle relative infrastrutture, della produzione e della distribuzione di energia e delle infrastrutture energetiche, nonché ai settori creditizio, finanziario e assicurativo. Inoltre, non si applica anche alle imprese in difficoltà, e ai soggetti che operano nei settori dell'agricoltura, della pesca e acquacoltura.

In particolare, a tale riguardo, risulterà assai rilevante poter includere nell'ambito di applicazione di tale beneficio, settori così importanti per la filiera della Blue Economy, come la cantieristica, i trasporti e le relative infrastrutture, che nel modello di strumento di promozione dello sviluppo economico quale è la ZLS. Il legislatore ha infatti voluto imperniare il proprio intervento proprio su infrastrutture portuali oggettivamente connesse ai precitati comparti, con l'intenzione diretta di favorire la promozione e la crescita dell'intero cluster portuale/marittimo e logistico nazionale, nella direzione di uno sviluppo sistemico.

In particolare, la categoria della cantieristica che, pur rientrando nei codici ATECO ammessi, non troverebbe accoglienza nell'ambito della normativa europea in materia di aiuti di Stato, recepita nella

normativa nazionale di riferimento<sup>1</sup>. Nell'evidente conflitto tra la strategicità dell'attività cantieristica nell'ambito del sistema portuale ligure e l'esclusione da parte della normativa in materia di aiuti di Stato della categoria predetta tra gli i settori ammessi a tale beneficio, sarebbe necessario percorrere, in relazione a quanto stabilito negli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020, la via della notifica dell'aiuto (che trattandosi di un problema comune a tutte le Zone Economiche Speciali e alle Zone Logistiche Semplificate "cd. rafforzate" dovrebbe essere effettuato da parte del Governo nelle forme e modalità ritenute opportune) alla Commissione Europea ex art. 108, paragrafo 3 TFUE. Ciò permetterebbe di trattare il comparto cantieristico quale attività da considerarsi meritevole di estensione dei benefici previsti per le altre attività contemplate.

---

<sup>1</sup> Cfr. art. 1, comma 100 della Legge 208/2015, come richiamato dal comma 2, art. 5 del DL 91/2017, nel rispetto di quanto disposto nell' art. 13, paragrafo 1 lettera a del Regolamento (UE) 651/2014.

Tabella 38a: Aree sul territorio comunale di Genova

Fonte: Elaborazione dati AdSP

Tipo di aree	Strumento	Superficie (Kmq)	Parametri	Note
Aree portuali	PRP	4,45	Parametri di valutazione: ambiti a prevalente funzione portuale (commerciale, logistica, passeggeri, industriale e petrolifera, turistica e da diporto)  Previsti solo codici ATECO esclusi. Il codice ATECO giallo non richiede analisi su % di fatturato ma è assimilato al verde	La perimetrazione individuata è anche coerente con quanto indicato nella DPSS (Documento di Pianificazione Strategica di Sistema), presentato in Comitato portuale nel dicembre 2019 e ad oggi in fase di approvazione
Aree di intervento: - AI4 Litorale di Multedo AE1; - AI6 Cantieri navali AE4; - AI8 Polo industriale di Sestri Ponente AE4; -AI12 Polo siderurgico Cornigliano AE1 e AE4	PTC-IP- ACL	1,734	Parametri di valutazione: - Funzione logistica ammessa SM6 (centri intermodali) - Codice ATECO (come sopra descritto)	Le agevolazioni includono la riduzione dei tempi di istruttoria, non particolarmente incisive in caso di conformità con funzioni collegate a imprese ammissibili a ZLS
AR-PU	PUC	1,43	Parametri di valutazione: - PUC - Funzione ammessa: Logistica - Codice ATECO (come sopra descritto) ed eventuale % fatturato unità operativa legato al porto	Le agevolazioni includono la riduzione dei tempi di istruttoria, non particolarmente incisive in caso di conformità con funzioni collegate a imprese ammissibili a ZLS
AR-PI	PUC	1,14	Parametri di valutazione: - PUC - Funzione ammessa: Logistica - Codice ATECO (come sopra descritto) ed eventuale % fatturato unità operativa legato al porto	Le agevolazioni includono la riduzione dei tempi di istruttoria, non particolarmente incisive in caso di conformità con funzioni collegate a imprese ammissibili a ZLS
Distretti di trasformazione Norme Speciali di PUC	PUC	0,40	Parametri di valutazione: - PUC - Funzione ammessa: Logistica - Codice ATECO (come sopra descritto) ed eventuale % fatturato unità operativa legato al porto	Da distinguere i Distretti con conformità/non conformità con funzioni collegate a imprese ammissibili a ZLS  Le agevolazioni includono la riduzione dei tempi di istruttoria, non particolarmente incisive in caso di conformità con funzioni collegate a imprese ammissibili a ZLS.  E laddove coincidenti con Legge finanziaria (carta aiuti di stato) anche i crediti di imposta

Tabella 38b: Aree sul territorio comunale di Genova

Fonte: Elaborazione dati AdSP

Impianti ferroviari	-	0,25	Coinvolgere e avere indicazioni da RFI se e quali aree intende mettere a disposizione  Logistica se le aree ferroviarie sono in DST di PUC e non indicate come infrastruttura ferroviaria	Se aree utilizzate in chiave di riconversione, da verificare che nuova attività sia connessa al porto.  Le agevolazioni includono la riduzione dei tempi di istruttoria, non particolarmente incisive in caso di conformità con funzioni collegate a imprese ammissibili a ZLS.
Aree aeroportuali	-	0,25	Società Aeroporto di Genova spa  Coinvolgere e avere indicazioni da Aeroporto se e quali aree intende mettere a disposizione	Se aree utilizzate in chiave di riconversione, da verificare che nuova attività sia connessa al porto.  Le agevolazioni includono la riduzione dei tempi di istruttoria, non particolarmente incisive in caso di conformità con funzioni collegate a imprese ammissibili a ZLS
Aree comunali non conformi	PUC	-	Parametri di valutazione:  - Esistenza di condizioni di ammissibilità di variante PUC  - Codice ATECO (come sopra descritto) ed eventuale % fatturato unità operativa legato al porto  - Eventuale istruttoria puntuale	Se aree utilizzate in chiave di riconversione, da verificare che nuova attività sia connessa al porto.

NOTA: le misurazioni in tabella sono fornite con il contributo di tutti gli Enti possessori dei dati indicati.

#### 9.4. Perimetrazione aree retroportuali

Ai fini della selezione dei Comuni, laddove esista già un impianto retroportuale di riferimento, con il quale il porto di Genova intrattiene relazioni funzionali, vengono considerati i Comuni sul cui territorio ricadono le aree dell'impianto. Viceversa, laddove non esista un impianto, vengono considerati i Comuni elencati nella norma.

I Comuni presentano, per il tramite delle rispettive Regioni, una proposta di perimetrazione secondo i criteri di cui sopra. Pertanto, in analogia a quanto indicato al paragrafo 9.3, si potrà procedere con

l'individuazione di una perimetrazione a maglie larghe, che dovrà trovare il suo fondamento nella caratterizzazione/destinazione urbanistica delle aree, secondo i relativi strumenti di pianificazione vigente, e per insediamenti che possano esprimere un nesso economico funzionale con il porto (come, a titolo meramente esemplificativo, piastre logistiche, centri intermodali, etc). Nel caso di espansioni o nuovi insediamenti le attività che andranno ad insediarsi devono presentare un nesso con il Porto.

Retroporti	Impianti di riferimento	Comune	Note
Rivalta Scrivia	Interporto Rivalta Scrivia	Rivalta Scrivia	
Arquata Scrivia	Derrik	Arquata Scrivia	
Novi San Bovo	Scalo ferroviario Novi S. Bovo	Novi Ligure	Aree Arcelor Mittal in territorio comunale
Alessandria	Scalo ferroviario Alessandria Smistamento	Alessandria	
Piacenza	Polo logistico di Piacenza. IKEA, DHL, Terminal Piacenza Intermodale, FERCAM (zona Le Mose)	Piacenza	Aree ammesse a deroga intensità aiuti
Castellazzo B.	-	Castellazzo B.	
Ovada Belforte	-	Ovada; Belforte Monferrato	
Dinazzano	Scalo ferroviario Dinazzano Po. Terminal Spinelli	Casalgrande	
Milano Smistamento	Scalo ferroviario Milano Smistamento	Segrate; Pioltello	
Melzo	RHM – Rail Hub Milano	Melzo; Vignate	
Vado Ligure	VIO	Vado Ligure	Aree ammesse a deroga intensità aiuti

Tabella 39: Aree retroportuali

Fonte: Elaborazione dati AdSP



cellenza, ossia la ZES, anche il ruolo di “precursore nella creazione e promozione di cluster delle tecnologie ecosostenibili per l’innovazione, che, ad esempio, in collaborazione con istituti di ricerca nazionali e con università, potrebbero sviluppare e sostenere i talenti locali, e quindi una manodopera locale altamente specializzata”. Il pilot regime una volta calibrato empiricamente, potrebbe essere esteso successivamente all’intero perimetro della ZLS di Genova.

D'altronde tale approccio sarebbe perfettamente in linea con le migliori pratiche internazionali delle ZES, atteso che “la loro precitata specifica connotazione si è manifestata soprattutto nei casi in cui la loro creazione si è inserita in un più ampio quadro strategico di sviluppo di insediamenti dedicati alle alte tecnologie e alle economie digitali (richiedenti l’impiego di manodopera maggiormente qualificata e, di conseguenza, l’utilizzo di investimenti nella formazione professionale continua e multidisciplinare) di cui sono rappresentazione concreta i modelli di ZES che, in alcuni Stati riescono, ad esempio, a coniugare i predetti incentivi con il concetto e con le finalità delle «città intelligenti» (smart cities)”.

A tale riguardo l’esperienza da parte di molte aziende italiane, di delocalizzazione di settori rilevanti della loro filiera produttiva in zone economiche speciali estere, beneficiando degli effetti positivi in precedenza descritti, ha consentito loro, fra l’altro, anche “di aprire centri di ricerca e sviluppo nonché poli dell’innovazione, per poter svolgere sperimentazione, con evidenti ricadute vantaggiose anche nel settore dell’ecosostenibilità e della

qualificazione professionale della manodopera utilizzata”.

Pertanto, l’ottimale configurazione della ZLS rispetto al progetto pilota della Valpolcevera, deve senz’altro alimentare i comparti tradizionalmente di eccellenza della produzione genovese, quali quelli immediatamente riconducibili alla Blue Economy. Tuttavia essa dovrebbe essere realizzata anche tenendo conto delle contingenti esigenze della “ripartenza”, con un approccio che dovrebbe indirizzarsi, fruendo delle prerogative “straordinarie” offerte dalla Legge 130/2018, verso la creazione di un regime giuridico che garantisca la promozione e la semplificazione delle attività di sperimentazione in modo intersettoriale al fine di sfruttare tutte le opportunità offerte dalle nuove tecnologie, ossia l’intelligenza artificiale, le tecnologie blockchain, la bio e nanotecnologia, la stampa 3D, la realtà virtuale, la robotica e l’Internet of Things, compresi i Big Data e la rete 5G.

Le start-up e le aziende di categorie aventi un potenziale di crescita improvvisa ed esponenziale come la tecnologia biomedica o digitale avanzata, non potranno trovare un ambito territoriale migliore in cui operare se non all’interno di perimetri in cui possano beneficiare delle agevolazioni e degli incentivi tipici dei regimi business-oriented, quale è appunto anche la Zona Logistica Semplificata.

Altresì la connotazione del progetto pilota potrebbe avvalorare l’auspicabile scelta di arricchire la valenza catalizzatrice della Zona Logistica Semplificata anche mediante la creazione al suo interno, di una zona franca doganale interclusa in ambito

portuale ed immediatamente retroportuale, che sarebbe appunto intercettata dal fronte sud dell'area della Valpolcevera.

A tale ultimo riguardo le destinazioni d'uso a beneficio di insediamenti logistici portuali, nel caso di attività imprenditoriali export-oriented, potrebbero aumentare in modo rilevante la loro competitività sui mercati internazionali giovandosi delle agevolazioni doganali di natura sospensiva riguardanti, ad esempio, i dazi e l'IVA, incrementando, fra l'altro, anche l'appeal di tali aree nei confronti di investimenti delle multinazionali.

## **10. Coordinamento del PdSS con la pianificazione portuale**

Prima di concludere l'analisi sull'inquadramento logistico della Zona Logistica Semplificata di Genova Porto e retroporto, è necessario coordinare l'individuazione delle zone componenti la parte portuale con il sistema di pianificazione sovraordinato.

Infatti, occorre dare opportuna contezza del Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti Produttivi dell'Area Centrale Ligure (PTC IP ACL) e del Piano Territoriale di Coordinamento della Costa (PTC), adottati rispettivamente con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 31 del 31 luglio 1992 e con la deliberazione del Consiglio regionale n.64 del 29 dicembre 2000.

Il PTC IP ACL, già all'epoca della sua adozione ha individuato nell'area siderurgica di Cornigliano, nel sistema fronte mare di Sestri Ponente e nel porto

petroli di Multedo, una serie di interventi in grado di rilanciare il ruolo del capoluogo, che può a pieno titolo aspirare al ruolo di grande città del Mediterraneo, attraverso un recupero della sua competitività e della sua qualità urbana.

Ad oggi una prima fase di attuazione del Piano ha prodotto una parziale, ma significativa, evoluzione, che in particolare per quanto riguarda il settore costiero, ha visto le più consistenti trasformazioni in relazione a: Accordo di Programma sulle acciaierie di Cornigliano; area della Fiumara; realizzazione del porto turistico nell'area di Sestri Ponente; attuazione del primo tratto della viabilità di scorrimento a mare tra Lungomare Canepa e Cornigliano, interventi questi che hanno rivestito un ruolo importante nell'evoluzione, benché ancora parziale, del ponente genovese.

Nell'attuare quanto ancora previsto dal PTC IP ACL, la prossima evoluzione si giocherà nel rinnovamento della zona circostante l'Area Fincantieri, nella ripermimetrazione del Porto Petroli e nel completamento del processo di trasformazione dell'area a mare di Cornigliano.

In tal senso, è opportuno richiamare che l'Accordo di Programma del 1999 per le Aree di Cornigliano, poi modificato nel 2005 è stato integralmente recepito nelle varianti al PTC ACL approvate in sede di approvazione del PUC di Genova nel 2015, con il quale sono state ripermimate le aree da destinare alle attività siderurgiche non a ciclo integrale e quelle da dedicare ad attività logistico - portuali.

Per quanto attiene l'area di Sestri Ponente poi è in corso di definizione un aggiornamento dell'Accordo di Programma, anche in coerenza con il Piano di Bacino del torrente Chiaravagna.

Per quanto riguarda le previsioni relative al Piano Territoriale della Costa, va ricordato che costituiscono il riferimento delle azioni regionali per la tutela e la valorizzazione del litorale, delle spiagge e dei tratti costieri urbanizzati.

il PTC, pertanto, fornisce linee di indirizzo generali relative all'assetto della zona costiera ed indicazioni specifiche relative, tra l'altro, agli interventi sul sistema dei porti turistici che presentino particolari valori paesaggistici, naturalistici ed ambientali.

La zona costiera individuata dal Piano comprende un'area a terra, come ambiti di bacino e fascia costiera compresa al di sotto della curva di livello dei 200 metri, e un'area a mare, compresa nella batimetrica -100 metri.

Per l'ambito genovese riconosce il ruolo fondamentale dell'assetto portuale nell'affaccio a mare della città, sotto diversi aspetti: da quello della struttura economica della città a quello della sua immagine a quello della sua identità e ruolo nel contesto mediterraneo.

I contenuti del PTC della Costa per l'ambito genovese confermano il progetto di complessiva riorganizzazione urbana produttiva e portuale della città; la pianificazione di queste aree richiama esplicitamente gli obiettivi, i contenuti e le prescrizioni del PTC - ACL, a cui si rimanda. Per quanto attiene la relazione tra la pianificazione soprarichiamata e la vi-

gente pianificazione portuale va sottolineato come la stessa, rimandando agli accordi di Programma stipulati sia stata aggiornata con la modifica degli stessi, in particolare per quanto riguarda le aree di Cornigliano e di Fincantieri e pertanto sia allo stato attuale coerente con le previsioni in essere.

Va tuttavia ricordato come la riforma della L. 84/94, introducendo il concetto di Sistema Portuale, abbia avviato un nuovo processo di pianificazione che si svilupperà su un duplice livello:

- La redazione di unico Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) che definisca gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici del processo di pianificazione da porre in essere, individuando e perimetrando le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro portuali, le infrastrutture di collegamento e le aree di interazione porto/città; identificando altresì gli indirizzi per la redazione dei Piani Regolatori Portuali dei singoli porti che compongono il sistema;
- La redazione dei Piani Regolatori Portuali (PRP) per i singoli porti del Sistema, che dovranno, declinare gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascun scalo marittimo, delineando l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione e definendo le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree a livello del singolo scalo.

Per rispondere alla riforma normativa Autorità di Sistema ha avviato un processo di pianificazione

che si risponda alle esigenze del sistema. In particolare, nel dicembre 2019 ha presentato in comitato di Gestione il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, ad oggi in fase di approvazione, nel quale si è cercato di delineare un ambito di interazione nel quale si possano condividere una serie di strategie con le amministrazioni comunali circostanti il territorio portuale. Come richiesto dalla normativa vigente a fronte della lettura dello stato attuale e delle esigenze manifestate dai territori portuali e urbani circostanti, il DPSS redatto individua, in maniera speculare a quanto proposto per le aree portuali, una categoria di aree di interazione porto-città la cui funzione strettamente urbana consente un rimando diretto alla pianificazione di livello comunale.

Sia per il porto di Genova che per quello di Savona-Vado, si tratta prevalentemente di arenili o di ambiti interessati da processi di riqualificazione urbana.

Tuttavia, date le pregresse esperienze di pianificazione e considerata la stretta interrelazione che in taluni casi si sviluppa tra contesto portuale e urbano si è ritenuto necessario, individuare altresì strumenti attuativi di co-pianificazione, portuali che possano essere sviluppati specularmente sia per gli ambiti a prevalente funzione portuale sia per quelli che verranno demandati alla pianificazione urbana.

In particolare, vengono identificati una serie di ambiti esterni al demanio marittimo, quali ad esempio le connessioni di ultimo miglio e gli svincoli autostradali, aree dedicate a servizi logistici come i parchi ferroviari, aree retroportuali, funivie.

In tale contesto, la Zona logistica semplificata, sebbene la sua funzionalità, nello specifico, sia strettamente dipendente dal contesto urbano, può rivestire un ruolo strategico per le attività portuali. In tali situazioni, in particolare, è strategico trovare forme di co-pianificazione, sia rispetto agli obiettivi di governo del territorio, sia in termini di contenuti specifici e modalità operative, consentendo all'Ad-SP e ai Comuni di assumere ruoli attivi nei processi di trasformazione.

La nuova attività di pianificazione e programmazione di Autorità di Sistema, di cui il DPSS rappresenta un elemento portante, è pertanto fortemente caratterizzata da un nuovo approccio alle relazioni con l'hinterland ed i retroporti anche a seguito dell'assetto normativo in materia che si è venuto a consolidare. Per la prima volta, infatti, la proposta di DPSS individua in modo puntuale un insieme, ancorché non esaustivo dei siti inland e quindi passibile di ulteriori integrazioni, di aree retroportuali con cui il sistema portuale intrattiene relazioni privilegiate, sulle quali potranno essere sviluppate in sede di redazione dei successivi PRP idonee soluzioni progettuali e normative atte a garantire uno sviluppo delle relazioni funzionali tra le stesse. La pianificazione dell'Ente è quindi ulteriormente polarizzata sul ruolo funzionale che le aree retroportuali potranno rivestire per il porto: le aree retroportuali andranno a rivestire funzioni operative e logistiche, non solo legate alle situazioni emergenziali e critiche, ma ad assolvere stabilmente ad un ruolo complementare rispetto alle aree portuali, sia relativamente alla miglior gestione dei volumi (picchi di traffico e modulazione dei flussi) sia alle possibilità

di ospitare attività per le quali le aree portuali risultano insufficienti. Rispetto a tale nuovo approccio, Autorità di Sistema Portuale si pone come promotore o attuatore di una serie di iniziative.

In questo senso quindi, oltre alle ordinarie attività di AdSP per il rafforzamento delle relazioni commerciali, logistiche e anche istituzionali con le aree retroportuali, che già caratterizzavano le precedenti pianificazioni, possono venire individuati tre filoni di attività si collegano strettamente alla ZLS e al nuovo assetto pianificatorio proposto nel DPSS:

1. Le relazioni di interoperabilità che si potranno attivare con le aree retroportuali. Istituzione e rafforzamento delle connessioni info-teleatiche e l'interoperabilità tra il PCS e i sistemi informativi che operano sui retroporti, siano essi piattaforme di scala nazionale (PLN, AIDA, PIC) o sistemi di operatori (inland terminal, MTO, caricatori/ricevitori, etc.). Documenti ed eventi vengono raccolti attraverso l'integrazione con i sistemi informativi propri dei diversi soggetti coinvolti e vengono trattati in modo da ridurre la frammentazione informativa dovuta alla molteplicità di attori e veicolati secondo responsabilità e pertinenza, in modo da facilitare l'operatività ed incrementare qualità ed efficienza della catena logistica porto-retroporto. In particolare, la possibilità di instaurare interoperabilità tra il PCS e i sistemi ICT nazionali rappresenta uno dei principali obiettivi strategici nell'evoluzione del PCS ed il principale valore aggiunto derivante dall'inquadramento del PCS stesso all'interno della

PLN, in coerenza con quanto stabilito dal PSN-PL e dalla Direttiva MIT del 20 marzo 2018.

2. L'incentivazione del trasporto ferroviario ed intermodale con le aree retroportuali. In continuità con le misure che trovano applicazione ai sensi degli art. 7 (comma 2 bis, ter e quarter) della Legge 130/2018, Autorità di Sistema portuale intende promuovere ed incentivare il trasporto ferroviario con i retroporti, quale fondamentale modalità per smaltire ed accrescere i volumi movimentati dal sistema portuale. In questo senso, l'attività dell'Autorità sarà anche tesa ad individuare, insieme agli altri Enti coinvolti, nuove modalità di governance, incentivazione e di contribuzione al settore, sulla base delle analoghe esperienze già intraprese a livello italiano ed europeo. Autorità di Sistema, unitamente ad altri attori pubblici, ha infatti maturato come, a causa del limitato hinterland di riferimento del porto e del grado di apertura del mercato ancora migliorabile, sia necessario comunque un intervento pubblico nel settore, non solo per fare fronte alle necessità operative del porto, ma anche per traguardare gli obiettivi di trasferimento modale e sostenibilità che l'Ente si pone, anche sulla base delle indicazioni europee in materia
3. Le aree buffer di cui all'art. 6 della Legge 130/2018 dovranno essere individuate tra i siti che rispondono ai requisiti di seguito elencati e saranno volte a costituire aree polmone extraportuali, fortemente integrate con il ciclo

operativo portuale, che consentano al sistema portuale di:

- a. guadagnare capacità aggiuntiva lato terra per il raggiungimento della massima capacità operativa del porto, anche in considerazione degli importanti investimenti di prossimo avvio in ambito portuale;
- b. ottimizzare i flussi camionistici attraverso uno shuttling (green) con il porto per operare in fasce off-peak e su un arco temporale più esteso (operatività di varchi e gates);
- c. localizzare fuori dal perimetro portuale di determinate attività e servizi.

Gli elementi su cui poggia il concetto delle aree buffer sono:

- un elevato grado di automazione e integrazione informatica nella gestione delle aree e dei flussi con il porto;
- elevata integrazione operativa e gestionale tra aree buffer e navettamento porto-buffer;
- internalizzazione dei costi esterni o riduzione di esternalità;
- fornitura di servizi ad elevato valore aggiunto agli autisti, ai mezzi e alle merci.

Le aree buffer localizzate nell'ambito della ZLS potranno beneficiare anche delle semplificazioni e agevolazioni proprie della ZLS stessa, tanto in fase di progettazione e realizzazione (permessi, autorizzazioni, etc.), quanto in fase di operatività (ad es. semplificazioni al ciclo logistico e dogana-

Funzione	Park	Buffer
Stalli per la sosta degli autoarticolati	Ok	Ok
Locali di servizio e ristoro per gli autisti	Ok	Ok
Officina riparazioni + gommista	Ok	Ok
Rifornimento carburanti (possibilmente GNL)	Ok	Ok
Parcheggi auto a disposizione degli autisti	Ok	Ok
Misure di sicurezza e controllo accessi	Ok	Ok
Possibilità di ricovero solo rimorchio, gestione del riaggancio		Ok
Possibilità di ricovero solo motrice, gestione del cambio autista		Ok
Movimentazione container		Ok
Deposito container (pieni e vuoti)		Ok
Stiva carico/scarico integrata con il terminal		Ok
Disponibilità shuttling gomma		Ok
Disponibilità shuttling treno		Opt

Figura 46: Servizi offerti dall'area buffer

Fonte: Elaborazione AdSP

le). Giova dunque in questa sede ricordare il ruolo funzionale che tali aree potranno rivestire rispetto al ciclo logistico e portuale, confermando quindi il concetto di nesso economico-funzionale necessario a qualificare tali siti quali parte integrante della ZLS.

Il sistema dei buffer risulta complementare rispetto alle aree di sosta attualmente disponibili in ambito portuale e cittadino, che assolvono a funzioni diverse rispetto alle aree buffer e offrono un livello di servizio poco evoluto, anche rispetto alle connessioni con il sistema informatico portuale (v. figura 46 per un raffronto esemplificativo dei servizi offerti dall'area buffer).

Le aree buffer, da localizzare in aree il più possibile vicino ai nodi delle principali direttrici di traffico (casello autostradale, parco ferroviario, deposito merci, ecc), potranno anche sfruttare la maggiore disponibilità di spazi e i minori costi delle aree oltre-appennino, caratterizzandosi quindi per una maggiore dimensione ed una vocazione spiccatamente "logistica", attraverso una maggiore varietà di servizi offerti.

Con le aree buffer il settore portuale e logistico che gravita su Genova, potrà quindi disporre di un complesso di diverse tipologie di aree che possano rispondere adeguatamente e in modo flessibile alle diverse esigenze dell'Autotrasporto.

La dimensione allargata della portualità che ne deriva deve poter consentire una nuova caratterizzazione dei processi operativi e delle connessioni, anche tecnologiche, tra gli impianti portuali e retro-

portuali, che in questo caso si spinge ad un livello più evoluto rispetto alle relazioni di interoperabilità sopra descritte. Inoltre, la portata pluriennale di entrambe le misure (art. 6 e 7) le rende un elemento caratterizzante della pianificazione di medio-lungo periodo dell'Ente che viene coerentemente delineata nel DPSS.

Di particolare rilievo, ai fini del coordinamento della pianificazione dell'Autorità di sistema portuale, è la lettura della ZLS alla luce delle altre misure contenute nelle Legge 130/2018, rispetto alle quali esistono forti sinergie e complementarità.

Le misure previste dal Decreto Genova prevedono:

1. Indennizzi per tutte la categoria colpite dall'evento, subordinate alla quantificazione dei danni
2. Un imponente programma di investimenti infrastrutturali
3. Interventi a sostegno dell'efficientamento del processo portuale e della logistica.

Il particolare valore della legge 130/18 consiste nell'aver rappresentato, per la prima volta, attraverso il coordinato rapporto tra le disposizioni contenute in particolare negli art. 6 e 7, la potenziale estensione dell'hinterland del sistema portuale del mar ligure occidentale e l'importanza che il potenziamento delle relazioni organizzative, funzionali e tecnologiche con le aree individuate può assumere nel rafforzare questo concetto di retroporto esteso,

attraverso lo sviluppo di nuove connessioni intermodali.

Il riassetto tecnologico e organizzativo dell'ultimo miglio portuale si inserisce in un contesto che include infine la revisione del complesso viabilistico del Bacino di Sampierdarena. Il Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità, definito in attuazione dell'art. 9-bis della L. 130/18, include un programma di opere di upgrading e revamping dell'ultimo miglio stradale che, per la portata degli interventi, si riverbera nel lungo periodo, avrà rilevanti riflessi anche sul piano organizzativo.

## 11. Le semplificazioni burocratiche

Successivamente all'emanazione della legge n. 205 del 27 dicembre 2017, che attraverso l'art.1. commi 61-65, ha previsto le modalità di istituzione della Zona Logistica Semplificata, sono intervenuti successivi atti legislativi, che:

- da un lato hanno individuato più dettagliatamente il novero delle semplificazioni amministrative e burocratiche applicabili nelle ZES/ZLS, innovando il dettato degli articoli 4 e 5 del DL 91/2017;
- dall'altro hanno esteso il beneficio del credito d'imposta di cui all'art. 5, comma 2 del DL 91/2017 anche a particolari ipotesi di ZLS.

Nel primo caso l'art. 3-ter della legge 11 febbraio 2019, n. 12, che ha convertito con modificazioni il decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, recante «Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione.» (“DL Semplificazioni”), ha previsto alcune semplificazioni che, in base al comma 3 che ha innovato il comma 64 dell'articolo 1 della legge 205/2017, si applicano anche alle zone logistiche semplificate.

L'art. 3-ter contiene disposizioni riguardanti il tema delle semplificazioni, che innovano specificamente il quadro normativo relativo alle ZES e alle ZLS, per effetto, rispettivamente, delle modifiche apportate all'articolo 5, comma 1, del DL 91/2017 e al comma 64 dell'art. 1 della L. n. 205/2017.

Pertanto, partendo dal presupposto che l'attività economica nelle ZES/ZLS è libera, nel rispetto delle norme nazionali ed europee sull'esercizio dell'attività d'impresa, per semplificare e accelerare l'inseadimento, la realizzazione e lo svolgimento dell'attività economica nelle ZES/ZLS sono disciplinati i seguenti criteri derogatori alla normativa vigente, in relazione alle procedure semplificate e ai regimi procedurali speciali applicabili:

a) per la celere definizione dei procedimenti amministrativi, sono ridotti di un terzo i termini di cui:

1. agli articoli 2 e 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241;
2. al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di valutazione d'impatto ambientale

(VIA), valutazione ambientale strategica (VAS) e autorizzazione integrata ambientale (AIA);

3. al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 2013, n. 59, in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA);
4. al codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, in materia di autorizzazione paesaggistica;
5. al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, in materia edilizia;
6. alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di concessioni demaniali portuali;

b) sono ridotti della metà i termini relativi a: eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta comunque denominati la cui adozione richiede l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso comunque denominati di competenza di più amministrazioni che sono adottati ai sensi dell'articolo 14 -bis della legge n. 241 del 1990 [ossia attraverso la Conferenza Semplificata] e i termini per l'opposizione avverso la determinazione motivata di conclusione della conferenza di servizi da parte delle amministrazioni portatrici di interessi sensibili e in tema di silenzio assenso tra amministrazioni pubbliche;

c) Infine "gli interventi relativi agli oneri di urbanizzazione primaria di cui all'articolo 16, comma 7, del testo unico di cui al decreto del Presidente del-

la Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, per le imprese beneficiarie delle agevolazioni che effettuano gli investimenti ammessi al credito d'imposta, sono realizzati entro il termine perentorio di novanta giorni dalla presentazione della relativa istanza da parte delle imprese ai gestori dei servizi di pubblica utilità. In caso di ritardo si applica l'articolo 2 -bis della legge 7 agosto 1990, n. 241".

Nel secondo caso, la modifica normativa introdotta dalla Legge di Bilancio 2020 (legge n.160 del 2019) ha la finalità di consentire la fruizione dei benefici di carattere fiscale consistenti nel credito di imposta per gli investimenti produttivi, previsti nella normativa precedentemente vigente solo in capo alle ZES, anche alle Zone Logistiche Semplificate delle regioni del Centro-Nord nei limiti in cui siano ivi presenti:

- almeno un'area portuale di importanza europea, e quindi appartenente alla Rete Transeuropea dei Trasporti (Rete TEN-T,) o un'Autorità di Sistema Portuale;
- zone ammesse alle deroghe previste dal Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea per gli aiuti di Stato all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), ed individuati dalla carta degli aiuti a finalità regionale della Commissione europea.

Le Zone Logistiche Semplificate aventi tali caratteristiche costituiscono una fattispecie potenziata, rispetto alla versione ordinaria e quindi sono definite "cd. rafforzate".

### ***11.1. Semplificazioni amministrative di competenza regionale per la realizzazione degli investimenti delle Regioni per iniziative imprenditoriali nella ZLS***

Ai sensi dell'art. 6, comma 1, lettera e) del DPCM 12/2018: "Il Piano di sviluppo strategico deve contenere, fra l'altro [...] [...] e) l'individuazione delle semplificazioni amministrative, di propria competenza, per la realizzazione degli investimenti che la Regione si impegna a adottare per le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZES.

Nei paragrafi successivi sono indicati gli interventi che la Regione Liguria si propone di realizzare nel rispetto della precitata normativa, ottemperando alla richiesta di inserire i criteri derogatori alla normativa vigente, le procedure semplificate e i regimi procedurali speciali applicabili, finalizzati a semplificare e accelerare l'insediamento, la realizzazione e lo svolgimento dell'attività economica delle imprese nella ZLS.

### ***11.2. Semplificazioni amministrative vigenti in via ordinaria***

La Regione Liguria, uniformandosi all'orientamento nazionale iniziato con la Legge 241/90 rivolto a modificare il rapporto tra la Pubblica Amministrazione ed il cittadino, ha intrapreso da quasi un decennio un percorso finalizzato alla semplificazione della propria attività amministrativa e di snellimento delle procedure relative ai procedimenti previsti per le diverse funzioni istituzionali.

Tale percorso ha avuto il suo esordio con la Legge Regionale 8 giugno 2011, n. 13 " Norme sulla qualità della regolazione e sulla semplificazione amministrativa", che per quanto concerne il secondo obiettivo dedica il Titolo III al perseguimento di tale finalità in modo organico attraverso:

a) la rimozione o la riduzione rimuovere degli oneri e degli adempimenti amministrativi a carico dei cittadini e delle imprese;

b) la riduzione dei tempi burocratici;

c) la garanzia dell'omogeneità sul territorio regionale nella conduzione delle procedure e dei procedimenti amministrativi sia nelle modalità di accesso, sia nell'iter istruttorio;

d) la facilitazione dell'accesso ai servizi della pubblica amministrazione da parte dei cittadini e delle imprese, favorendo la modalità dell'interlocutore unico;

e) l'estensione dell'uso dell'innovazione tecnologica nei rapporti fra pubblica amministrazione, cittadini ed imprese;

f) la promozione della rilevazione e della diffusione delle buone pratiche.

L'iter di ulteriore semplificazione amministrativa e di razionalizzazione delle procedure ha trovato il suo culmine per quanto concerne il settore delle attività produttive, con l'emanazione della Legge Regionale 5 aprile 2012, n. 10 "Disciplina per l'esercizio delle attività produttive e riordino dello sportello unico".

Con questa legge la Regione Liguria, anche in attuazione dell'articolo 38 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 (Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, per la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria) convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n.133 , del decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 160 (Regolamento per la semplificazione ed il riordino della disciplina sullo sportello unico per le attività produttive) che distingue semplificazioni del processo, semplificazioni del procedimento e semplificazioni dei termini, nonché dei principi individuati nella comunicazione della Commissione dell'Unione Europea del 25 giugno 2008 (Pensare anzitutto in piccolo - uno "Small Business Act" per l'Europa [Com (2008)394]) ha definito la disciplina per l'esercizio delle attività produttive, il riordino dello sportello unico per le attività produttive (SUAP) e le procedure urbanistiche ed edilizie per l'apertura, la modifica e lo sviluppo di impianti produttivi.

Tra gli obiettivi di particolare rilevanza finalizzati a promuovere gli insediamenti di imprese, la legge in particolare, per quanto rileva in tale documento, intende: valorizzare il potenziale di crescita, di produttività e di innovazione delle imprese, con particolare riferimento alle micro, piccole e medie imprese, adeguando alle loro esigenze l'attività della pubblica amministrazione; garantire il diritto delle imprese ad operare in un quadro normativo certo, riducendo al minimo i margini di discrezionalità della pubblica amministrazione; attivare il processo e le condizioni per la progressiva riduzione degli oneri amministrativi delle imprese, in particolare

delle micro, piccole e medie imprese in conformità a quanto previsto dalla normativa europea; creare le condizioni per la partecipazione e l'accesso delle imprese alle politiche pubbliche attraverso l'innovazione tecnologica ed informatica, quale strumento per una maggiore trasparenza della pubblica amministrazione.

Lo strumento centrale per il perseguimento degli obiettivi suelencati è rappresentato dal SUAP che costituisce il punto unico di accesso in relazione a tutte le vicende amministrative concernenti l'insediamento e l'esercizio di attività produttive di beni e servizi, incluse quelle dei prestatori di servizi di cui alla direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno, ivi compreso il rilascio del titolo abilitativo edilizio.

Da ultimo è intervenuta la Legge regionale n.1 del 6 febbraio 2020 "Adeguamento della legislazione regionale in materia di disciplina edilizia per le attività produttive alla disciplina statale e altre disposizioni in materia di governo del territorio", che aggiorna e attualizza la disciplina regionale delle procedure urbanistico-edilizie per gli interventi relativi alle attività produttive di competenza dei SUAP

Sono state riformulate le disposizioni della l.r. 10/2012 e successive modifiche, che regolano le procedure edilizie di competenza dei SUAP con un effetto di razionalizzazione e semplificazione del quadro normativo di riferimento in coerenza con le più recenti riforme statali in materia di attività amministrativa (regime giuridico uniforme delle attivi-

tà edilizie e nuova disciplina in materia di procedimento di conferenza di servizi).

Inoltre con tale nuovo intervento normativo la Regione ha realizzato il necessario completamento del processo di riforma della legislazione regionale in materia di attività edilizia privata già avviata con la l.r. 15/2017 (Adeguamento della legislazione regionale in materia di attività edilizia alla disciplina statale dei titoli abilitativi edilizi) con specifico riferimento alla disciplina delle procedure urbanistico-edilizie degli interventi relativi alle attività produttive di competenza dei SUAP.

Per effetto della novella normativa del febbraio 2020 (le cui relative previsioni trovano integrale applicazione a far data dalla relativa entrata in vigore, 27 febbraio 2020), le procedure da applicarsi da parte dei SUAP per il rilascio dei titoli edilizi previsti dalla richiamata normativa statale, si riconducono a due soli regimi procedurali ordinari, denominabili rispettivamente “procedimento semplificato” (art. 7 l.r. 10/2012 e s.m., come sostituito da art. 2 della l.r. 1/2020) e “procedimento unico” (art. 10 l.r. 10/2012 e s.m., come sostituito dall’ art. 5 della l.r. 1/2020).

Il procedimento semplificato costituisce pertanto la modalità ordinaria che le imprese devono seguire per la realizzazione degli interventi edilizi che, in base alla vigente legislazione in materia, sono soggetti a adempimenti di comunicazione o di segnalazione con effetto abilitante immediato (CILA e SCIA), fatti salvi i poteri di controllo e di vigilanza previsti dalla legge.

Il procedimento unico (o ordinario) è la modalità procedurale prevista dalla legge regionale per il rilascio da parte dei SUAP dei titoli abilitativi necessari per gli interventi edilizi non ricompresi nel campo di applicazione dei regimi amministrativi semplificati di cui al precedente art. 7, come è il caso, ad esempio, degli interventi per la cui realizzazione occorre il rilascio di preventivi atti di assenso da parte di amministrazioni diverse da quella comunale (ad esempio autorizzazioni paesaggistiche per interventi in zone soggette a vincolo o altri atti di assenso preventivo)<sup>2</sup>.

Con le nuove disposizioni i comuni seguiranno procedure più semplici e veloci, nei casi di modifiche al piano urbanistico necessarie per interventi funzionali all’insediamento di nuove attività produttive, con riflessi anche sulla tempistica di approvazione di atti di competenza regionale, che dovrà essere certa, perentoria e ridotta rispetto a quella attuale. Inoltre, non è più prevista alcuna modifica del piano urbanistico alle imprese del settore industriale che intendano modificare il proprio assetto insediativo, all’interno di uno stabilimento già esistente, con nuove costruzioni o con la modifica di quelle già in uso.

---

<sup>2</sup> Come espressamente precisato dal medesimo art. 10 le relative disposizioni non trovano invece applicazione per i procedimenti di autorizzazione unica di infrastrutture energetiche e per l’approvazione di progetti soggetti a valutazione di impatto ambientale (VIA), per i quali restano operanti le specifiche discipline legislative che li regolano, con attribuzione rispettivamente alle Amministrazioni provinciali e alla Regione delle relative competenze (v. art. 28 l.r. 16/2008 e s.m. e art. 27-bis D.lgs. 152/2006 e s.m.). Sono inoltre fatti salvi gli adempimenti e le verifiche previste dalla legislazione regionale in materia di commercio (verifica preventiva per progetti di grandi strutture di vendita).

Nell'ottica di una necessaria razionalizzazione organizzativa regionale in chiave ZLS, rileva il Tavolo di coordinamento regionale della rete degli SUAP, di cui all'art. 5 della legge regionale.

### **11.3. Le semplificazioni amministrative aggiuntive profilate per la ZLS**

La Regione Liguria, in aggiunta al descritto regime di semplificazione previsto normativamente in via ordinaria, al fine di incrementare ulteriormente il tasso del contesto business oriented del proprio apparato amministrativo per le specifiche finalità della ZLS, altresì prevede l'attivazione di un percorso finalizzato alla realizzazione dei seguenti obiettivi:

- impiego, nell'ambito dei procedimenti autorizzativi, di regimi di mera comunicazione o di segnalazione di inizio attività o, comunque, di regimi il più possibile semplificati;
- attribuzione alle procedure di insediamento in area ZLS della rilevanza di procedure di interesse pubblico strategico, che pertanto rivestono carattere prioritario in termini di avvio dei procedimenti autorizzativi;
- riduzione dei tempi previsti per l'espletamento delle procedure, in applicazione dell'attuale normativa in tema di semplificazione (D.P.R. 194/2016; Legge 241/1990 e s.m.i.; Decreto-Legge 91/2017 s.m.i.);

- abolizione di norme e leggi non più attuali e/o realizzazione di Testi Unici in materie specifiche (norme ambientali regionali, pianificazione e gestione del territorio, attività produttive);
- determinazione delle procedure di deroga e identificazione dei poteri sostitutivi;
- impiego della conferenza di servizi semplificata quale unico strumento operativo per l'acquisizione di eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta comunque denominati, per la cui adozione sia prodromica l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso comunque denominati.

La Regione Liguria si impegna, altresì, ad accogliere qualsiasi eventuale ulteriore proposta in materia di semplificazioni individuate dal Decreto-Legge 91/2017, comprese quelle che verranno approvate dalla Cabina di regia nazionale, secondo quanto previsto dall'art.5 comma 1, lettera a-quinquies) del precitato decreto-legge.

### **Le Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA)**

La Regione Liguria intende prendere in considerazione l'ipotesi dell'applicazione pratica di una strategia di insediamento delle attività produttive all'interno della ZLS che sia coerente con le caratteristiche di modello insediativo orientato all'economia circolare, quale è quello delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA).

Il Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112, cosiddetto "Decreto Bassanini" "Conferimento di funzio-

ni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59”, all’articolo 26, intitolato “Aree industriali e aree ecologicamente attrezzate” ha riconosciuto la competenza delle Regioni a disciplinare “con proprie leggi, le aree industriali e le aree ecologicamente attrezzate, dotate delle infrastrutture e dei sistemi necessari a garantire la tutela della salute, della sicurezza e dell’ambiente (...)”, “(...) le forme di gestione unitaria delle infrastrutture e dei servizi delle aree ecologicamente attrezzate da parte dei soggetti pubblici o privati”...e “(...) le modalità di acquisizione dei terreni compresi nelle aree industriali.

Inoltre, le installazioni produttive localizzate in tali aree sono esonerate “dall’acquisizione delle autorizzazioni concernenti l’utilizzazione dei servizi ivi presenti”. Infine, l’individuazione delle aree da parte delle Regioni avviene attraverso una scelta fra “aree, zone o nuclei già esistenti, anche se totalmente o parzialmente dismessi”.

A tale riguardo si potrebbe rivitalizzare la rilevanza concreta di tale istituto nel territorio ligure, in cui il quadro normativo regionale di recepimento è costituito dalla Legge Regionale 27 marzo 1998, n. 14, come modificata dalla Legge Regionale 2 gennaio 2003, n. 2.

L’evoluzione funzionale a livello internazionale degli strumenti di accelerazione dello sviluppo economico, in particolare delle ZES che, cercando di recepire le linee guida dell’UNCTAD finalizzate ad armonizzare le dinamiche di tali zone con le regole del commercio internazionale, vedono una cre-

scente applicazione del concetto di competitività, dai modelli di best practices disponibili, è declinata anzitutto “attraverso l’abbandono di un approccio eccessivamente incentrato sui “vantaggi di costo”, per impiegare piuttosto pratiche commerciali sostenibili, a supporto del business ecosostenibile per le imprese che operano all’interno dei loro confini, in ragione dell’individuazione delle maggiori responsabilità sociali ed ambientali ad esse ascrivibili”<sup>3</sup>.

In alternativa si procede a configurare tali strumenti come “test-drive” di politiche SDGs-oriented 2030 non ancora adottate a livello nazionale<sup>4</sup>.

In linea con tale prospettiva, la Regione Liguria potrebbe privilegiare l’insediamento di impianti produttivi in possesso delle certificazioni ambientali previste normativamente e compatibili con le linee strategiche di sviluppo regionale.

Le Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA) rappresentano uno strumento centrale per favorire uno sviluppo economico sostenibile e l’elaborazione di politiche industriali sostenibili. Infatti facendo leva sulla generazione di economie di scala, sono in grado di offrire facilitazioni attivabili grazie alla presenza di un Gestore Unico dell’area, e di contribuire a semplificare le procedure amministrative, nonché di migliorare il rapporto di interlocuzione tra le imprese e la pubblica amministrazione, in virtù delle chiare caratteristiche di tali aree,

---

<sup>3</sup> Cfr. M. D’Amico, “Le zone economiche speciali: una straordinaria opportunità per il rilancio dell’economia in Italia”, cit.

<sup>4</sup> M. D’Amico, *ibidem*.

orientate al miglioramento della competitività e delle prestazioni ambientali e sociali, perseguiti attraverso sistemi eco-innovativi.

I vantaggi principali generati dalla creazione delle APEA, oltre a consistere su un più agevole contesto organizzativo che favorisce uno sviluppo economico improntato alla sostenibilità ambientale, sono evidenti sul piano delle semplificazioni delle procedure di carattere amministrativo. Ciò, sia per la presenza di un gestore unitario del perimetro produttivo, che rappresenta i soggetti operanti al suo interno e consente lo sviluppo di un programma di miglioramento ambientale d'area, sia perché qualsiasi impianto produttivo ubicato al suo interno è esonerato "dall'acquisizione delle autorizzazioni concernenti l'utilizzazione dei servizi ivi presenti".

Proiettando quest'ultima caratteristica nell'ottica di un ambito sovrapponibile a tali aree, attrattivo di nuovi insediamenti o di miglioramento di quelli preesistenti quale è la ZLS, è evidente la sua utilità complementare alle altre misure orientate alla deburocratizzazione.

## 12. Agevolazioni

### 12.1. Agevolazioni di carattere fiscale

Con l'art. 1, commi 98-110, della Legge 28 dicembre 2015 n. 208 recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di Stabilità 2016) e ss.mm.ii. è stato intro-

dotto un credito di imposta per gli anni dal 2016 al 2019 a favore delle imprese che acquistano, anche mediante locazione finanziaria, beni strumentali<sup>5</sup> nuovi<sup>6</sup> inseriti in un progetto di investimento iniziale<sup>7</sup> e destinati a strutture produttive preesistenti o nuove, localizzate in Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia, nella misura massima del 20 per cento per le piccole imprese, del 15 per cento per le medie imprese e del 10 per cento per le grandi imprese.

Gli oneri previsti per il sostegno finanziario sono pari a 617 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020. Tali oneri sono fronteggiati per 250 milioni di euro annui, in relazione alle agevolazioni concesse alle PMI, "a valere sulle risorse europee e di cofinanziamento nazionale previste nel programma operativo nazionale «Imprese e Competitività 2014/2020» e nei programmi operativi relativi al Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) 2014/2020 delle regioni in cui si applica l'incentivo".

Dopo le successive modifiche normative<sup>8</sup> al credito d'imposta:

---

<sup>5</sup> L'espresso requisito della "strumentalità", comporta che deve trattarsi di beni di uso durevole ed idonei ad essere utilizzati come strumenti di produzione all'interno del processo produttivo dell'impresa. Di conseguenza sono esclusi dall'ammissibilità ai fini della fruizione del beneficio: i beni autonomamente destinati alla vendita (cd. beni merce); i beni trasformati o assemblati per ottenere prodotti destinati alla vendita; i materiali di consumo.

<sup>6</sup> Quindi sono esclusi i beni a qualsiasi titolo già utilizzati.

<sup>7</sup> Come definito nel Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014.

<sup>8</sup> In base alle modifiche apportate dal Decreto-Legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito con modificazioni dalla Legge 27 febbraio 2017, n. 18.

- è stato innalzato l'ammontare delle aliquote nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2014-2020<sup>9</sup>, e pertanto è pari al 25% per le grandi imprese, al 35% per le medie e al 45% per le piccole imprese;
- è calcolato in base al valore del costo complessivo delle spese sostenute;
- è concesso fino ad un importo massimo agevolabile per ciascun progetto di investimento, pari a 3 milioni di euro per le piccole imprese, 10 milioni per le medie imprese e 15 milioni per le grandi imprese;
- è cumulabile con altri aiuti di Stato e con gli aiuti de minimis, aventi ad oggetto i medesimi costi ammessi al beneficio, nel rispetto dei limiti dell'intensità o dell'importo di aiuto più elevati consentiti dalla normativa europea di riferimento.

Il beneficio si applica agli investimenti realizzati dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2019, connessi ad un progetto di investimento iniziale, riguardante i progetti di:

- creazione di un nuovo stabilimento;
- ampliamento della capacità produttiva di uno stabilimento esistente;

---

<sup>9</sup> Carta degli aiuti a finalità regionale 2014-2020 approvata con decisione della Commissione C (2014)6424 final del 16 settembre 2014, come modificata dalla decisione C (2016) 5938 final del 23 settembre 2016.

- diversificazione della produzione di uno stabilimento esistente per ottenere prodotti mai fabbricati precedentemente;
- cambiamento fondamentale del processo di produzione complessivo di uno stabilimento esistente;
- ovvero, per le grandi imprese localizzate nelle aree di cui all'art. 107, par. 3, lettera c), del TFUE, quelli a favore di una nuova attività economica.

Nell'ipotesi di investimenti effettuati mediante contratti di locazione finanziaria (leasing) si assume il costo sostenuto dal locatore per l'acquisto dei beni, ma non sono comprese le spese di manutenzione.

Non è necessario trasferire la sede legale all'interno del perimetro della ZLS: è sufficiente spostarvi un'unità operativa. A tale riguardo la possibilità che a tale beneficio possano accedere anche le imprese estere, si ritiene che debba essere accolta in correlazione con quanto argomentato dall'Agenzia delle Entrate in una circolare, per la quale sono ammesse "sia le imprese residenti nel territorio dello Stato che le stabili organizzazioni nel territorio dello Stato di soggetti non residenti".<sup>10</sup>

Per la fruizione dei suddetti crediti d'imposta è necessario che i soggetti abilitati, direttamente o tramite i soggetti incaricati di cui ai commi 2-bis e 3 dell'articolo 3 del DPR 322/1998, presentino, esclusivamente in via telematica, all'Agenzia delle Entrate

---

<sup>10</sup> Circolare n. 34/E del 3 agosto 2016.

un'apposita comunicazione<sup>11</sup>, nella quale devono essere indicati i dati degli investimenti agevolabili e del credito d'imposta del quale è richiesta l'autorizzazione alla fruizione.

Tale comunicazione deve essere inviata anche al Comitato di Indirizzo che ne verificherà il programma di realizzazione in conformità con il Piano di Sviluppo Strategico, ed anche al fine di consentirgli gli adempimenti delle funzioni di cui all'art. 8, comma 2, lettera d) del D.P.R. n. 12/2018. L'autorizzazione o il diniego alla fruizione del credito d'imposta è comunicata dall'Agenzia delle Entrate in via telematica mediante un'apposita ricevuta.

Il beneficiario può utilizzare il credito d'imposta maturato solo in compensazione<sup>12</sup> presentando il modello F24 esclusivamente tramite Entratel o Fisconline, pena il rifiuto dell'operazione di versamento, a partire dal quinto giorno successivo alla data di rilascio della ricevuta attestante la fruibilità del credito d'imposta.

La modalità di fruizione solo in compensazione del debito d'imposta, consente di chiarire che il credito non è per sua natura rimborsabile: ragion per cui viene ancor più accentuata la finalità incentivante l'incrementatività produttiva dell'impresa da

---

<sup>11</sup> *Bisogna utilizzare il modello approvato con il provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle entrate del 9 agosto 2019, disponibile sul sito internet dell'Agenzia (modello CIM17). Per gli investimenti effettuati nelle Zone Economiche Speciali/Zone Logistiche Semplificate, tale comunicazione può essere inviata dal 25 settembre 2019 fino al 31 dicembre 2022.*

<sup>12</sup> *Ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, a cui è stato aggiunto l'art. 17-bis, dall'art. 4 del Decreto-Legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito con modificazioni dalla Legge 19 dicembre 2019, n. 157.*

parte di tale beneficio, che non può, quindi, percepirsi anche se non si è avuta la produzione di redditività nella ZLS.

Come è stato chiarito dall'Agenzia delle Entrate nella precitata circolare<sup>13</sup> il credito d'imposta, in difetto di un'espressa esclusione normativa, assume rilievo a fini fiscali: pertanto "tale credito, ai fini IRPEF, IRES ed IRAP, è da considerarsi come contributo tassabile".

L'articolo 5, comma 2, del Decreto-Legge 91/2017, in relazione agli investimenti realizzati nelle zone economiche speciali ha riconosciuto il già menzionato credito d'imposta in una misura potenziata rispetto a quanto ordinariamente previsto per tale misura di agevolazione, ossia nel limite massimo di 50 milioni di euro per ciascun progetto di investimento, fino al 31 dicembre 2020. Il credito d'imposta è attribuito in relazione agli investimenti realizzati a decorrere dalla data del Decreto della Presidenza del Consiglio dei ministri istitutivo della Zona economica speciale fino al 31 dicembre 2020, per gli investimenti effettuati nelle ZES.

Tale scadenza è stata successivamente prorogata dalla Legge di Bilancio per il 2020 [articolo 1, comma 316, lettera c), della Legge 27 dicembre 2019 n. 160] al 31 dicembre 2022.

L'agevolazione non si applica ai soggetti operanti nei settori dell'industria siderurgica, carbonifera, della costruzione navale, delle fibre sintetiche, dei trasporti e delle relative infrastrutture, della pro-

---

<sup>13</sup> *Ibidem.*

duzione e della distribuzione di energia e delle infrastrutture energetiche, nonché ai settori creditizio, finanziario e assicurativo. Inoltre, non si applica anche alle imprese in difficoltà, e ai soggetti che operano nei settori dell'agricoltura, della pesca e acquacoltura.

In merito all'esclusione, ai fini dell'ammissibilità alla fruizione del beneficio, delle categorie di imprese dei comparti della costruzione navale, dei trasporti e delle relative infrastrutture, si rinvia al paragrafo intitolato "TIPOLOGIE DI ATTIVITÀ CHE SI INTENDONO PROMUOVERE NELLA ZLS".

In base alle modifiche apportate all'art.1, comma 64 della legge 205/2017, da parte dell'art. 1, comma 313, lettera c) della precitata Legge di Bilancio 2020, "le nuove imprese e quelle già esistenti che operano nella Zona logistica semplificata fruiscono delle agevolazioni (...) di cui all'articolo 5", comma "2 limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, (...) del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123".

Pertanto il beneficio del credito d'imposta originariamente previsto esclusivamente per insediamenti nuovi o preesistenti nelle Regioni ammesse all'istituzione delle Zone Economiche Speciali, attualmente è fruibile (in presenza di medesimi requisiti e condizioni, e attraverso le stesse modalità) anche nei territori autorizzati alla creazione di Zone Logistiche Semplificate, limitatamente a quelli situati nelle Regioni contemplate come "Zone c non

predefinite" ex art. 107, paragrafo 3, lettera c), nella Carta degli aiuti a finalità regionale approvata dalla Commissione Europea per il periodo 2014-2020.

Quindi per quanto concerne i territori compresi nella Zona Logistica Semplificata "Porto e Retroporto di Genova", sono ammessi a fruire di tale beneficio: Piacenza in parte, Vado Ligure e Genova, in parte.

L'intensità massima di aiuto concesso è pari al 10% per le grandi imprese, al 20% per le medie e al 30% per le piccole imprese, per progetti di investimento con spese ammissibili fino a 50 milioni di euro.

Ai sensi dell'articolo 14, par. 3, del Regolamento UE n. 651/2014 della Commissione Europea, trattandosi di territori compresi tra le "zone assistite che soddisfano le condizioni dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato", le condizioni per poter accedere al beneficio sono:

- per le PMI: è previsto per qualsiasi forma di investimento;
- per le grandi imprese: possono essere ammessi solo gli investimenti iniziali a favore di una nuova attività economica nella zona interessata. Qualora si tratti di aziende preesistenti nel sito, l'investimento deve prevedere una diversificazione dell'attività (ossia un diverso ATECO).

Per quanto concerne tale seconda ipotesi conformemente all'art. 2 punto 51) del Regolamento UE n. 651/2014 (richiamato dal comma 99 della legge

208/2015) per “investimento iniziale a favore di una nuova attività economica” si intende:

a) un investimento in attivi materiali e immateriali relativo alla creazione di un nuovo stabilimento o alla diversificazione delle attività di uno stabilimento, a condizione che le nuove attività non siano uguali o simili a quelle svolte precedentemente nello stabilimento;

b) l'acquisizione di attivi appartenenti a uno stabilimento che sia stato chiuso o che sarebbe stato chiuso senza tale acquisizione e sia acquistato da un investitore che non ha relazioni con il venditore, a condizione che le nuove attività che verranno svolte utilizzando gli attivi acquisiti non siano uguali o simili a quelle svolte nello stabilimento prima dell'acquisizione.

Pertanto, in considerazione delle minori condizioni favorevoli in questo tipo di zona all'attrazione di grandi investimenti, che è invece una delle esigenze ritenute strategiche per lo sviluppo del territorio ricompreso nella ZLS, si ritiene auspicabile l'individuazione di misure alternative idonee a incidere maggiormente sul grado di appeal nei confronti delle Multinazionali.

Si richiamano, in quanto compatibili, le ulteriori condizioni previste per il godimento del beneficio in esame, previste per le Zone Economiche Speciali.

Quindi: le imprese beneficiarie devono mantenere la loro attività nell'area ZLS per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento oggetto

delle agevolazioni<sup>14</sup>, altrimenti si vedranno revocare benefici concessi e goduti. Ciò significa che se prima del compiersi del termine del settennato, si dovessero verificare eventi, da qualsiasi causa originati, che dovessero comportare l'impedimento dell'attività di produzione (inclusi i casi di procedure di liquidazione o di scioglimento) l'impresa non avrà più il diritto a percepire il credito d'imposta o, nell'ipotesi in cui lo abbia già percepito, sarà tenuta a restituirlo.

Agli oneri derivanti dall'estensione del credito d'imposta alle ZLS “cd. rafforzate”, che sono valutati in 20 milioni di euro negli anni 2020, 2021 e 2022, si provvede mediante la corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione-programmazione 2014-2020 di cui all'articolo 1, comma 6, della legge 27 dicembre 2013, n. 147. Inoltre, è istituito un fondo di sostegno alle attività economiche artigianali e commerciali ubicate nelle aree interne, la cui dotazione ammonta a 30 milioni di euro all'anno per 3 anni (2020, 2021, 2022).

Con successivo Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale saranno definite le modalità per l'accesso e la rendicontazione.

---

<sup>14</sup> Tale verifica è attribuita al Comitato di Indirizzo in base all'art. 8, comma 2, lettera g) del D.P.R. n. 12/2018.

## **12.2. Gli strumenti di agevolazione cofinanziati con risorse regionali**

Secondo l'art. 6 lettera g) del d.p.c.m. del 25 gennaio 2018 n. 12, il Piano di sviluppo strategico dovrà contenere, tra l'altro, "l'indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni, senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla Regione, nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge".

L'introduzione di ulteriori agevolazioni di carattere fiscale, a valere sul bilancio della Regione Liguria, ha la funzione di integrare la portata dell'appetibilità del solo credito d'imposta previsto ai sensi dell'art. 5, comma 2 del DL. 91/2017, e di accrescere l'appeal nei confronti degli investitori italiani ed esteri della istituenda ZLS, aumentandone la competitività rispetto ad altri analoghi strumenti adottati in Italia e all'estero, attraverso la diversificazione del paniere di incentivi a disposizione.

### **a) Esenzione Irap 2020, per imprese giovani e green**

Con l'art. 5 della Legge regionale 27 dicembre 2019, n. 32 (Legge di Stabilità della Regione Liguria per l'anno finanziario 2020), sono state introdotte "Agevolazioni fiscali per le nuove iniziative imprenditoriali giovanili intraprese nell'anno 2020", consistente nell'esenzione dal versamento dell'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP) che vengono realizzate nei settori a basso impatto ambientale.

In particolare, viene azzerata per cinque anni l'IRAP per le imprese giovani e green<sup>15</sup> avviate nel corso del 2020. L'esenzione fiscale riguarda le nuove imprese aperte da giovani under 35 nei settori a basso impatto ambientale, della green economy, del turismo e della ricerca scientifica. L'agevolazione è prevista per le iniziative produttive non eccedenti 2 milioni di euro di produzione netta (fatturato).

---

<sup>15</sup> Ai sensi del comma 4 dell'art. 5 " Sono ammessi a beneficiare dell'esenzione fiscale di cui al comma 1 i soggetti indicati dall'articolo 3, comma 1, lettere a), b) e c), del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446 (Istituzione dell'imposta regionale sulle attività produttive, revisione degli scaglioni, delle aliquote e delle detrazioni dell'Irpef e istituzione di una addizionale regionale a tale imposta, nonché riordino della disciplina dei tributi locali) e successive modificazioni e integrazioni, esercenti attività nelle seguenti categorie economiche come individuati dai Codici Divisione ATECO 2007: raccolta di rifiuti solidi non pericolosi; raccolta di rifiuti pericolosi solidi e non solidi; produzione di compost da rifiuti organici; trattamento e smaltimento di altri rifiuti non pericolosi; trattamento di rifiuti pericolosi; demolizione di carcasse; recupero e preparazione per il riciclaggio di cascami e rottami metallici; recupero e preparazione per il riciclaggio di materiale plastico per produzione di materie prime plastiche, resine sintetiche; recupero e preparazione per il riciclaggio dei rifiuti solidi urbani, industriali e biomasse; attività di rimozione di strutture ed elementi in amianto specializzata per l'edilizia; altre attività di risanamento e altri servizi di gestione dei rifiuti; lavori di isolamento termico, acustico o antivibrazioni; alberghi; villaggi turistici; ostelli della gioventù; rifugi di montagna; affittacamere per brevi soggiorni, case ed appartamenti per vacanze, bed and breakfast, residence; aree di campeggio e aree attrezzate per camper e roulotte; ristorazione con somministrazione; attività di ristorazione connesse alle aziende agricole; ristorazione senza somministrazione con preparazione di cibi da asporto; gelaterie e pasticcerie; gelaterie e pasticcerie ambulanti; ristorazione ambulante; ristorazione su treni e navi; catering per eventi, banqueting; mense; catering continuativo su base contrattuale; bar e altri esercizi simili senza cucina; ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle biotecnologie; ricerca e sviluppo sperimentale nel campo della geologia; ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle altre scienze naturali e dell'ingegneria; ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle scienze sociali e umanistiche; noleggio di biciclette; cura e manutenzione del paesaggio (inclusi parchi, giardini e aiuole).

Hanno diritto all'esenzione le nuove attività<sup>16</sup> iscritte al Registro imprese e le attività già esistenti<sup>17</sup>, sia in altri ambiti territoriali sia in Liguria, che aprano o abbiano aperto un nuovo insediamento produttivo sul territorio regionale, nel periodo compreso dal 1° gennaio al 31 dicembre 2020, a patto che resti attivo e non venga trasferito per i 5 anni previsti dalla defiscalizzazione.

Le domande devono essere presentate entro 60 giorni dalla data di iscrizione al Registro Imprese e non oltre il 30 aprile 2021. Si tratta della terza manovra di esenzione su questo tributo che va ad aggiungersi a quelle varate per stimolare la nascita di nuove attività produttive nel 2016 nei settori del turismo, artigianato e alta tecnologia e nel 2018 nel settore del commercio al dettaglio. Si ricorda che si considerano imprese giovanili, quelle il cui grado

di imprenditorialità negli organi di controllo e nelle quote di proprietà dell'impresa giovanile risultino inferiori ai 35 anni per quota maggioritaria.

Per garantire la più ampia diffusione all'agevolazione e semplificare le procedure finalizzate all'ottenimento della medesima, la Giunta Regionale con delibera del 7 febbraio 2020 ha previsto che le istanze vengano presentate attraverso un apposito modulo di autocertificazione, demandando alle Camere di Commercio della Liguria il ricevimento delle medesime, l'istruttoria ed i relativi controlli.

#### **b) Politiche di rilancio per le Aree di crisi complessa del savonese e per le Aree di crisi non complessa**

La Liguria ha iniziato il processo di riconversione delle aree di crisi industriale per creare nuove opportunità per le imprese esistenti e per le imprese che vogliono investire anche da fuori regione. Le politiche di rilancio per le Aree di crisi complessa del savonese e per le Aree di crisi non complessa prevedono per gli insediamenti produttivi in queste zone, concrete opportunità di sviluppo e la possibilità di partecipare a bandi ministeriali e regionali dedicati.

Alle aree di crisi industriale complessa (Legge n. 181/1989) e non complessa individuate dal Ministero

---

<sup>16</sup> Nel concetto di impresa "nuova" rientrano anche le attività già esistenti sul territorio regionale, la cui titolarità sia mutata in capo ad un nuovo soggetto, ossia i cd. "subentri". La qualifica di "novità" in tal caso, risiede nelle caratteristiche del/i titolare/i dell'impresa al/i quale/i deve corrispondere una nuova partita Iva e nuovo/i codice/i fiscale/i. Si devono intendere ricomprese nella sfera operativa dell'agevolazione in oggetto anche le imprese iscritte nel "registro delle imprese" prima del 1° gennaio 2020, ma che non hanno mai operato anteriormente a questa data e hanno iniziato la loro attività "nuova" dopo la medesima data. Invece integra una fattispecie elusiva il comportamento elusivo, (che quindi comporta la decadenza dal beneficio) l'ipotesi in cui la stessa impresa risulta cessata e riavviata nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2020 e il 31 dicembre 2020, al fine di beneficiare dell'agevolazione.

<sup>17</sup> In tal caso l'agevolazione regionale riguarda eventuali sedì secondarie sul territorio della Regione Liguria (ad esempio stabilimenti, cantieri, uffici, basi fisse), e limitatamente ad esse, sia di imprese esterne alla Liguria che decidano di realizzare l'attività per il tramite di un nuovo insediamento produttivo sul territorio regionale ligure, sia di imprese già esistenti in Liguria, che decidano di sviluppare l'attività per il tramite di un nuovo insediamento produttivo in altro luogo del territorio regionale ligure, pur proseguendo poi, per entrambe le tipologie, la propria attività nella zona originaria. Sono rilevanti, anche ai fini di questa valutazione, i dati che risultano dal registro delle imprese.

dello Sviluppo Economico sono riconosciute specifiche priorità o riserve di fondi nell'ambito dei bandi attivati dalla Regione a sostegno delle imprese liguri.

Con Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 21 settembre 2016 "Area industriale complessa Savona" il Ministero ha riconosciuto l'area di crisi complessa del Territorio di Savona, ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 27 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, "Misure urgenti per la crescita del Paese".

Il 30 marzo 2018 è stato sottoscritto tra Ministero dello sviluppo economico, Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro - ANPAL, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione Liguria, Provincia di Savona, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Porti di Savona e Vado Ligure, Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.a. - Invitalia, un Accordo di Programma per l'attuazione del "Progetto di riconversione e riqualificazione industriale per l'area di crisi industriale complessa di Savona"<sup>18</sup>(PRRI), finalizzato alla promozione di iniziative imprenditoriali per la riqualificazione del tessuto produttivo esistente, l'aggregazione delle PMI e la loro collaborazione con le grandi imprese, la realizzazione di nuovi investimenti di diversificazione produttiva, il potenziamento della logistica connessa alle attività portuali e il reimpiego dei lavoratori appartenenti a uno specifico bacino di riferimento.

---

<sup>18</sup> Presentato con delibera della Giunta della Regione Liguria n. 812 del 5 settembre 2016.

La perimetrazione dell'area di crisi industriale complessa è stata individuata con deliberazione della Giunta regionale n. 835 del 20 settembre 2016: essa include il Sistema Locale del Lavoro di Cairo Montenotte, per la parte ricompresa nel territorio ligure, e i Comuni di Vado Ligure, Quiliano e Villanova d'Albenga.

Più specificamente l'area di Crisi comprende il territorio di 21 Comuni della Provincia di Savona: Altare, Bardineto, Bormida, Cairo Montenotte, Callizzano, Carcare, Cengio, Cosseria, Dego, Giusvalla, Mallare, Millesimo, Murialdo, Osiglia, Pallare, Piana Crixia, Plodio, Roccavignale, Vado Ligure, Quiliano, Villanova d'Albenga.

Il PRRI prevede l'assegnazione di risorse finanziarie per: la promozione di iniziative imprenditoriali in grado di sostenere l'economia locale e tracciare traiettorie di sviluppo sostenibile, incentivando gli investimenti volti a migliorare l'efficienza dei processi e l'innovazione dei prodotti; la promozione e attuazione di servizi e misure di politica attiva, con particolare riferimento ai percorsi di riqualificazione e aggiornamento delle competenze, mirati al reimpiego di lavoratori appartenenti ad uno specifico bacino, attraverso la cooperazione di tutti i soggetti competenti e l'integrazione delle risorse disponibili.

Gli interventi previsti nell'Accordo di Programma e nel PRRI (che ne è parte integrante) di competenza della Regione Liguria, consistono nel "concorrere alla più celere ed efficace realizzazione dei programmi di investimento e alla promozione di azioni di politica attiva del lavoro finalizzate al ricollocamento del personale".

Per quanto concerne gli interventi relativi all'area di crisi del savonese, la Regione Liguria agisce avvalendosi dei seguenti strumenti agevolativi.

1) "Strumentazione specificatamente vocata all'area di crisi di Savona"

- finanziamenti per lo Sviluppo ed il consolidamento dei Poli e Distretti tecnologici e di altre forme aggregative avanzate di imprese, su progetti di R&I. Sostegno finanziario: POR FESR LIGURIA 2014-2020 Asse 1 - Azione 1.5.1: "Sostegno alle infrastrutture della ricerca considerate critiche/cruciali per i sistemi regionali". Destinatari: Organismi di ricerca. Budget 6,5 Mln€ a valere anche sull'azione 1.2.4- finanziamenti per Progetti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale promossi da imprese negli ambiti della sicurezza e qualità della vita nel territorio, nella salute e scienze della vita e tecnologie del mare, finalizzati allo sviluppo di nuovi prodotti, al miglioramento dei processi produttivi, allo sviluppo di nuove tecnologie, realizzati in collaborazione con strutture di ricerca di Università, enti ed organismi di ricerca. Sostegno finanziario: POR FESR LIGURIA 2014-2020 Asse 1 - Azione 1.2.4 "Supporto alla realizzazione di progetti complessi di attività di ricerca e sviluppo su poche aree tematiche di rilievo e all'applicazione di soluzioni tecnologiche funzionali alla realizzazione delle strategie di S3". Destinatari: Imprese, singole o in forma aggregata, Distretti tecnologici, Laboratori pubblico-privati di ricerca, poli di Inno-

vazione, cluster e Reti di impresa. Budget 6,5 Mln€ a valere anche sull'azione 1.5.1;

- finanziamenti per Progetti di investimento, in grado di assicurare una ricaduta sulle PMI a livello territoriale. L'azione sostiene la realizzazione di piani di riconversione e rilancio industriale a carattere innovativo a partire dal sostegno agli Accordi di Programma. Sostegno finanziario: POR FESR LIGURIA 2014-2020 Asse 3 - Azione 3.2.1 "Interventi di sostegno ad aree territoriali colpite da crisi diffusa delle attività produttive finalizzati alla mitigazione degli effetti delle transizioni industriali sugli individui e sulle imprese". Destinatari: PMI, in forma singola o associata. Budget: 10 Mln€;
- finanziamenti per Interventi, per favorire la nascita di imprese, che assicurino prospettive di crescita e di integrazione con il territorio, e che presentano un positivo impatto occupazionale, in particolare di giovani e donne, anche attraverso strumenti finanziari. Sostegno finanziario: POR FESR LIGURIA 2014-2020 Asse 3 - Azione 3.5.1 "Interventi di supporto alla nascita di nuove imprese sia attraverso incentivi diretti, sia attraverso l'offerta di servizi, sia attraverso interventi di micro finanza". Destinatari: Imprese neocostituite fino alla fase di start up. Budget: 1,5 Mln€.

2) "Politiche attive del lavoro operative nell'area di crisi di Savona"

Il PRRI prevede altresì il finanziamento a favore delle PMI di una serie di misure ed azioni finaliz-

zate ad accrescere l'occupazione e la riconversione e/o l'aggiornamento del personale operante nelle imprese ubicate nell'area.

Il sostegno finanziario è previsto a valere su:

- POR FSE 2014-2020 - ASSE 1 – Azione 8.6.1 azioni integrate di politiche attive e politiche passive, tra cui azioni di riqualificazione e di outplacement dei lavoratori coinvolti in situazioni di crisi collegate ai piani di riconversione e ristrutturazione aziendale. Budget max 1,5 mln€ a valere anche per l'Azione 10.4.2.
- POR FSE 2014-2020 - ASSE 3 – Azione 10.4.2 azioni di aggiornamento delle competenze rivolte a tutta la forza lavoro (incluse le competenze digitali), compresi i lavoratori dipendenti a termine, i lavoratori autonomi, i titolari di microimprese, i soci di cooperativa, anche attraverso metodologie innovative e in coerenza con le direttrici di sviluppo economico dei territori. Budget max 1,5 mln€ a valere anche per l'Azione 8.6.1.
- POR FSE 2014-2020 ASSE 1 – Azione 8.5.1 Misure di politica attiva, con particolare attenzione ai settori che offrono maggiori prospettive di crescita (ad es. nell'ambito di: green economy, blue economy, servizi alla persona, servizi socio-sanitari, valorizzazione del patrimonio culturale, ICT) Iniziativa "Over 40". Budget max 1,2 mln€.
- POR FSE 2014-2020 - ASSE 1 – Azione 8.5.3 – 8.1.7 – 8.6.2 Percorsi di sostegno alla creazione di imprese e al lavoro autonomo rivolti ad

adulti/giovani e a lavoratori coinvolti in situazioni di crisi. Budget non quantificato.

### 3) "Altra strumentazione agevolativa Regionale operativa nell'area di crisi di Savona"

- contributo a fondo perduto e/o prestito rimborsabile per Interventi di riduzione dei costi legati ai consumi energetici dei processi produttivi aziendali, interventi di riqualificazione energetica degli impianti e delle strutture produttive, sostituzione dei macchinari e degli impianti con nuovi e più efficienti, razionalizzazione della localizzazione di siti produttivi con progettazioni che prevedano il ricorso a energie rinnovabili per i fabbisogni energetici dei processi produttivi e dei fabbisogni energetici. Sostegno finanziario: POR FESR LIGURIA 2014-2020 – Azione 4.2.1 «Incentivi finalizzati alla riduzione dei consumi energetici e delle emissioni a gas climalteranti delle imprese e delle aree produttive compresa l'installazione di impianti di produzione di energia da fonte rinnovabile per l'autoconsumo, dando priorità alle tecnologie ad alta efficienza». Destinatari: PMI;
- contributo in conto interessi e sulla garanzia e contributo a fondo perduto per piccole superfici artigiane in determinati Comuni liguri non costieri, a favore di Programmi di investimento realizzati da imprese artigiane. Sostegno finanziario: POR FESR LIGURIA 2014-2020 – Azione 3.6.1 «Regolamento delle operazioni di credito agevolato e leasing con possibili ga-

ranzie e contributi in conto capitale tramite Artigiancassa». Destinatari: imprese artigiane;

- esenzione quinquennale dal pagamento dell'IRAP, a favore di nuove imprese consistenti in nuove attività economiche esercenti attività di commercio al dettaglio, di artigianato di qualità del marchio «Artigiani in Liguria» e della piccola impresa alimentare e di servizi di ristorazione, a valere su Legge di stabilità 2018, art. 9 – Agevolazioni fiscali per nuove iniziative imprenditoriali intraprese nel 2018.

Il Ministero dello Sviluppo economico ha indicato, con la circolare del 16 gennaio 2020, i nuovi criteri e le modalità di concessione delle agevolazioni per le imprese localizzate nelle aree di crisi industriale, al fine di favorirne la riconversione e riqualificazione produttiva.

Le novità introdotte con la circolare puntano ad ampliare la platea di imprese potenzialmente beneficiarie, in particolare di piccola e media dimensione, anche attraverso un abbassamento della soglia minima di investimento e l'introduzione di procedure semplificate per l'accesso alle agevolazioni. Sono previste inoltre nuove tipologie di sostegno per favorire la formazione dei lavoratori. A seguito della pubblicazione della circolare saranno riaperti i bandi e le procedure a sportello chiusi lo scorso 14 novembre 2019, e saranno prossimamente pubblicati nuovi bandi.

### **c) Il Fondo Strategico Regionale**

Il Fondo Strategico Regionale<sup>19</sup>, previsto dall'art. 4 della Legge regionale 27 dicembre 2016, n. 34 ("Legge di Stabilità della Regione Liguria per l'anno finanziario 2017") è stato istituito in attuazione di quanto previsto dall'articolo 10, comma 5, della legge regionale 16 febbraio 2016, n. 1 (Legge sulla crescita) che individua ulteriori strumenti di supporto finanziario a favore di imprese e infrastrutture, razionalizzando i vari fondi regionali.

Il Fondo agisce tramite interventi di supporto finanziario a favore di imprese e di investimenti infrastrutturali, anche di logistica e mobilità.

#### **d) Strumento Finanziario per piccole e medie imprese**

A tale riguardo la Giunta regionale ha approvato con delibera del 18 gennaio 2019, le modalità attuative relative allo strumento finanziario per sostenere la crescita e lo sviluppo delle piccole e medie imprese costituite in forma di società di capitale, operanti sul territorio della Regione Liguria, e per contribuire al miglioramento dell'efficienza del mercato dei capitali.

Allo strumento finanziario è assegnata una dotazione iniziale di risorse finanziarie pari a 5 milioni di euro. Una quota della dotazione, pari a 1,5 milioni, è riservata - per un periodo di due anni dal termine per la presentazione delle domande - a investimenti di imprese che non hanno operato in alcun mercato.

---

<sup>19</sup> Il finanziamento del fondo è assicurato dalle liquidità presenti presso F.I.L.S.E. S.p.A. e presso Ligurcapital S.p.A. La gestione del Fondo è assegnata alla F.I.L.S.E. S.p.A.

Tabella 40: Fast Corridors attivi

Fonte: Regione Emilia-Romagna

FAST CORRIDOR ATTIVATI			
Tipologia corridoio	Origine (porti)	Destinazione	Data attuazione
Corridoi stradali	Porto Genova1	Piacenza	aprile 2015
	Porto La Spezia (LSCT)	Piacenza	aprile 2015
	Genova2	Piacenza	luglio 2015
	La Spezia (TDG)	Piacenza	settembre 2015
	Porto Livorno	Interporto Livorno	ottobre 2015
	Livorno	Prato	ottobre 2015
	Ravenna	Interporto Bologna	dicembre 2015
	Livorno	Interporto Vespucci di Collesalveti (LI)	gennaio 2016
	Genova1 (SPINELLI)	Piacenza (IKEA)	febbraio 2016
La Spezia (CEPIM)	Parma CEPIM)	febbraio 2016	
Corridoi ferroviari	La Spezia	Melzo	giugno 2015
	Genova Voltri	Interporto Rivalta Scrivia	ottobre 2015
	La Spezia	Interporto Rivalta Scrivia	dicembre 2015
	La Spezia	Interporto Padova	dicembre 2015
	La Spezia (CEPIM)	Parma (CEPIM)	febbraio 2016
	Genova (Voltri Terminal Europa Spa )	Magazzino T.C. Rubiera	maggio 2016
	La Spezia (Spezia Container Terminal Spa.)	Magazzino T.C. Rubiera	maggio 2016
Corridoi intermodali	La Spezia	Piacenza con scambio modale a Melzo	febbraio 2016
	Genova	Piacenza con scambio modale a Rivalta Scrivia	febbraio 2016

### 12.3. Agevolazioni di natura doganale

Alle succitate misure si aggiungono le innovazioni riconducibili alle proposte formulate dalla Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e che la stessa ha realizzato nell'ambito dei piani strategici per il rilancio della competitività del sistema portuale e logistico nazionale.

Tali innovazioni sono state strutturate attraverso l'impostazione di nuovi processi basati su infrastrutture immateriali, sull'impiego di nuove tecnologie, sul tracciamento elettronico delle merci per la semplificazione del ciclo import/export e la decongestione degli spazi portuali e si inseriscono in un più ampio quadro di sviluppo che potrà permettere al territorio interessato dalla ZLS di sfruttare

al meglio le opportunità offerte dalle agevolazioni normative introdotte.

Queste procedure troveranno miglior efficacia nel momento in cui saranno inserite in un contesto che prevede interventi infrastrutturali anche nel lungo periodo per adeguare gli assetti dei porti (fondali, banchine, spazi a terra, connessioni stradali e ferroviarie), ampliare l'offerta intermodale, razionalizzare complessivamente l'offerta portuale e aeroportuale.

Nel breve periodo, a infrastrutture date, sono state comunque individuate soluzioni per ridurre tempi e costi del ciclo import/export e decongestionare gli spazi a disposizione per lo stoccaggio delle merci.

Le soluzioni attuate sono le seguenti:

- **Sdoganamento in mare**

Grazie alla collaborazione con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto ed alla completa digitalizzazione dei cargo manifest, avvalendosi del sistema di monitoraggio della piattaforma del traffico navale, è stata data agli operatori la possibilità di avvalersi della procedura di sdoganamento in mare.

Le dichiarazioni di importazione possono essere trasmesse mentre le merci sono ancora in viaggio verso i porti nazionali, consentendo alla dogana e alle altre amministrazioni coinvolte nello sportello unico doganale, di anticipare l'analisi dei rischi e svincolare, prima dell'arrivo, le merci per le quali non è richiesto un controllo. Nel caso in cui sia inve-

ce richiesto un controllo, la conoscenza anticipata permette al terminal portuale di ottimizzare la movimentazione del contenitore nei piazzali riducendo, tra l'altro, i tempi della sua messa a disposizione per la visita.

Lo “sdoganamento in mare” quindi contribuisce alla riduzione dei tempi di stazionamento delle merci nei terminal di sbarco con conseguenti benefici per le aziende anche in termini di costi.

I benefici consistono in:

- riduzione dei tempi di permanenza dei contenitori in porto con conseguente risparmio sui costi;
- maggiore precisione nell'appuntamento intermodale grazie ad una tempestiva pianificazione della logistica portuale per il ritiro dei contenitori;
- migliore organizzazione del lavoro di tutti i soggetti coinvolti e migliore gestione dei picchi generati da arrivi massivi di merce.

In particolare, la giacenza media dei contenitori che beneficiano di tale semplificazione a Genova è diminuita mediamente da 5 a 4 giorni.

Attualmente l'Agenzia delle dogane e dei monopoli sta verificando le possibilità di un'ulteriore implementazione di questo strumento, eliminando gli eventuali bottleneck esistenti, al fine di favorirne un maggiore e migliore utilizzo.

- **Corridoi controllati - *Fast corridors***

I Corridoi controllati dalla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), via gomma e via ferro prevedono la movimentazione di container dal magazzino di temporanea custodia di sbarco fino al magazzino di temporanea custodia presso un nodo logistico di destinazione, permettendo la posticipazione delle formalità doganali in ragione della maggiore sicurezza garantita dal monitoraggio degli automezzi/treni su cui viaggiano le merci.

L'utilizzo dei suddetti Corridoi controllati è fondato sulle disposizioni di cui agli artt. 139 e 148, par. 5, del Codice Doganale dell'Unione<sup>20</sup> che prevede che le merci terze introdotte nel territorio doganale dell'UE vengano presentate in dogana immediatamente al loro arrivo all'ufficio doganale designato e, dopo essere state dichiarate per la custodia temporanea nel luogo di arrivo, prese in carico dal titolare autorizzato della struttura di deposito per la custodia temporanea per essere poi trasferite, ai sensi dell'art. 148 CDU, alla struttura di deposito per la custodia temporanea del luogo ove esse sono destinate.

L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha proceduto alla totale digitalizzazione dei colloqui con tutti i partecipanti al processo, garantendo la possibilità di attivare i corridoi controllati per la movimentazione di container dal punto di sbarco fino al magazzino di temporanea custodia di un nodo logistico di destinazione funzionale allo stoccaggio ed al trattamento doganale delle merci.

---

<sup>20</sup> Regolamento UE n. 952/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 Ottobre 2013 - che istituisce il codice doganale dell'Unione.

I benefici sono i seguenti:

- decongestione delle aree portuali;
- riduzione dei tempi di permanenza dei container nel porto, con conseguente risparmio sui costi;
- riduzione dei tempi di percorrenza;
- maggior sicurezza, grazie alla combinazione dei controlli documentali e monitoraggio fisico del flusso di merci;
- digitalizzazione del processo (internet della logistica);
- possibilità per le aziende di integrare gli adempimenti doganali con le proprie procedure logistiche aziendali.
- **Progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti nazionali**

Con questa iniziativa l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha inteso contribuire ad un maggiore sviluppo dei traffici nei porti italiani grazie all'uso di tecnologie avanzate e a semplificazioni per gli operatori.

L'obiettivo è di arrivare a una catena logistica senza soluzione di continuità al fine di velocizzare i tempi di espletamento delle procedure di sbarco, gestione e sdoganamento delle merci liberando rapidamente le aree portuali, spesso congestionate.

Il progetto riguarda la digitalizzazione delle procedure di import/export e degli adempimenti doganali connessi all'entrata/uscita delle merci e all'im-

barco/sbarco, nonché al pagamento delle tasse di ancoraggio e portuali, standardizzando le modalità operative e riducendo così tempi e costi dell'intero processo di sdoganamento, aumentando allo stesso tempo la sicurezza.

L'attuazione del progetto presuppone la collaborazione delle Autorità di sistema portuale, con le quali è in corso la firma di protocolli di intesa, per le quali ADM ha realizzato e reso disponibili il "Modello di interoperabilità per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti" che contiene i riferimenti di carattere tecnico generale per lo sviluppo dei progetti e l'applicazione "Port tracking".

La soluzione messa a punto dall'Agenzia ha il vantaggio di essere aperta al dialogo con qualsiasi sistema informativo attualmente utilizzato dalle Autorità di sistema portuale e valorizza le sinergie tra tutti gli attori coinvolti.

I benefici sono:

- rendere omogenei i processi a vantaggio degli operatori;
- migliorare le prestazioni dei porti riducendo i tempi di carico/scarico e di transito delle merci nelle aree portuali;
- connettere le soluzioni innovative ADM già realizzate lato mare e lato terra;
- intervenire in una logica di «sistema» su scala nazionale;

- ridurre adempimenti manuali a vantaggio di attività di tutela della sicurezza e del commercio legale.

Agli strumenti precedentemente descritti, che nell'ambito territoriale della Valpolcevera possono incontrare una maggiore ottimizzazione ed efficacia proprio in funzione di quanto previsto dalla specifica normativa dedicata alle ZLS e dallo stesso "Decreto Genova", si accompagnano le facilitazioni doganali e logistiche previste dal Codice doganale dell'Unione attualmente in vigore, in particolare quelle relative alle facilitazioni doganali e logistiche riservate agli operatori accreditati AEO (Authorized Economic Operator).

Inoltre in tale contesto, in attesa dell'attuazione delle attese semplificazioni previste dall'art. 20 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, come richiamato dal comma 2 dell'art. 5 del DL 91/2017, potrebbe essere realizzato presso aree interne al porto (come era già stato a suo tempo pianificato) o, eventualmente, presso aree individuate nell'ambito della Zona Logistica Semplificata della Valpolcevera, il progetto del PED - punto di entrata designato - presso cui operare un vero e proprio coordinamento dei controlli e delle verifiche delle merci in importazione.

La realizzazione di un centro unico per i controlli, risponderebbe infatti alla necessità di ottemperare a quanto previsto dalla normativa "unionale" (art. 64 del Regolamento UE n. 625/2017) che prevede l'istituzione di Posti di controllo frontalieri (PCF) situati nelle immediate vicinanze del punto di entrata nell'Unione e in un luogo designato dalle autorità

doganali (in conformità all'art. 135, paragrafi 1 e 2, del Regolamento n. 952/2013, o in una zona franca, finalizzati allo svolgimento dei controlli ufficiali; presso tale Centro troverebbero inoltre attuazione le norme nazionali relative allo Sportello unico doganale e dei controlli.

Un simile intervento garantirebbe agli operatori economici ulteriori garanzie di snellimento e velocizzazione delle procedure, incrementando le capacità di spazi del porto di Genova.

Oltre alle facilitazioni offerte sia dall'evoluzione "immateriale" dei sistemi e delle procedure doganali che dall'attuale normativa, un'ulteriore possibilità di valorizzazione logistica nell'ambito della Valpolcevera potrà essere il ripristino, a breve, di un ufficio doganale presso il deposito doganale pubblico dei magazzini Parodi di Rivarolo.

#### ***12.4. Eventuali ulteriori agevolazioni***

La Regione Liguria facendo proprie le best practices adottate all'estero all'interno di zone speciali, similari alla ZLS, si propone di verificare la possibilità di introdurre ulteriori ipotesi di agevolazione, anche eventualmente di natura fiscale e contributiva, a favore dei potenziali investitori.

In particolare:

- locazione di moduli per insediamenti produttivi e /o per uffici, completi di utenze per servizi, a costi competitivi e variabili in base a diversificazione delle dimensioni e dei volumi;

- utenze di servizi a prezzi calmierati;
- incubatori di imprese;
- servizi di intermediazione immobiliare in tutta la ZLS;
- progetti dedicati coinvolgenti centri di istruzione e di aggiornamento professionale;
- banca dati di potenziali appaltatori per fornire servizi per gli investimenti effettuati nella ZLS;
- servizi di medicina del lavoro.

Sul piano in generale tributario e contributivo, allo scopo di aumentare l'appeal della ZLS nei confronti dei potenziali investitori interessati, in particolare delle imprese estere, si procederà alla verifica dell'esistenza di eventuali coperture finanziarie e di assenza di ostacoli normativi, per eventualmente introdurre le seguenti possibili ulteriori tipologie di benefici fiscali e contributivi:

- esenzione IRES per le PMI,
- esenzione IRAP;
- agevolazioni IRAP per start-up innovative;
- esenzione IMU e TARI per un periodo determinato, in relazione ad immobili posseduti dalle stesse imprese e per l'esercizio delle nuove attività economiche;
- esenzione IMU (limitatamente alla quota di pertinenza comunale), per possesso di beni immobili ricadenti nel perimetro della ZLS;

- esenzione TASI (limitatamente alla quota destinata ai comuni), per possesso e detenzione, a qualsiasi titolo, di aree e fabbricati edificabili ricadenti nel perimetro della ZLS;
- non applicazione della maggiorazione comunale della TASI per possesso e detenzione, a qualsiasi titolo, di aree e fabbricati edificabili ricadenti nel perimetro della ZLS;
- detrazioni TARI nell'ipotesi di eventuale introduzione della TARI c.d. etica;
- riduzione dei contributi sulle retribuzioni da lavoro dipendente a carico delle imprese;
- esenzione del pagamento della visita da parte di USMAF per magazzini in ambito ZLS.

### ***12.5. Percorso semplificato per la soluzione di controversie giudiziali aventi origine nella ZLS***

Il rapporto tra il diritto internazionale degli investimenti e gli strumenti di accelerazione dello sviluppo economico, come ad esempio le ZES e le sue differenti declinazioni, ivi comprese le ZLS, può dare origine, nella sua applicazione pratica, all'insorgere di rilevanti questioni di carattere legale. Si pensi, a mero titolo di esempio, alle possibili controversie che possono sorgere in materia, per esempio, di protezione del legittimo affidamento di un investitore derivante dai benefici applicabili per l'attrazione degli investimenti nella ZES, o ancora di equilibrio tra il quadro istituzionale e giuridico delle ZES e la sua interazione con il Governo centrale che ospita

tale regime agevolato, o ancora, da ultimo, di interpretazione delle stesse leggi e regolamenti che disciplinano l'ingresso e la permanenza di un'impresa in una determinata ZES e lo svolgimento dell'attività produttiva all'interno di essa.

La certezza di poter risolvere le insorgende controversie in tempi rapidi e certi, contrariamente a ciò che avverrebbe in caso di devoluzione alle fisiologiche lunghezze della giustizia ordinaria, costituisce un elemento imprescindibile per il raggiungimento di quell'obiettivo di accelerazione competitiva che si rivela primario per la stessa capacità della zona di attirare investitori, soprattutto dall'estero. L'efficienza e la celerità della soluzione delle controversie giudiziarie hanno un'indubbia influenza sulla capacità di un Paese nell'attrazione degli investitori.

Tale esigenza è stata avvertita nella gran parte delle Zone Economiche Speciali del mondo, i cui regolamenti prevedono meccanismi specializzati di risoluzione delle controversie<sup>21</sup> che offrono opportunità di utilizzo di procedure efficaci tra gli investitori stranieri che operano nelle ZES. Secondo il World Economic Forum, su 141 Paesi al mondo l'Italia per l'efficienza del proprio sistema giuridico e di quello giudiziario nella risoluzione delle controversie per le imprese si colloca al 132° posto in una classifica primeggiata da Singapore. L'Ocse ha certificato che in Italia il tempo medio per la conclusione dei tre gradi di giudizio è pari a quasi 8 anni – 2.866

giorni (la media degli altri Stati si colloca intorno ai 788 giorni)<sup>22</sup>.

In un quadro siffatto, per rafforzare l'appeal verso l'istituenda ZLS da parte degli investitori internazionali, si intende individuare di percorsi virtuosi per la celere soluzione delle controversie applicabili agli investitori, alternativi alla giustizia ordinaria, come ad esempio il ricorso alle decisioni rese tramite tribunali di arbitrati, rituali o irrituali.

In tal senso, il modello proposto consiste in una clausola arbitrale da far sottoscrivere a tutti gli investitori al momento della loro adesione alla ZLS, a mezzo della quale essi si impegnano a devolvere tutte le controversie che dovessero insorgere con altri investitori, ovvero con gli organi della ZLS stessa, ad un collegio arbitrale composto da tre membri, da nominarsi uno per parte ed il terzo di comune accordo. Se le parti non provvedono alla nomina, l'arbitro unico o il collegio arbitrale sono nominati dal Presidente della Corte di Appello di Genova.

Il collegio arbitrale deciderà secondo diritto. Il lodo rituale, in seguito alla sua omologazione da parte del Tribunale, è equiparato a tutti gli effetti ad una sentenza.

---

<sup>22</sup> Con specifico riferimento al recupero del credito giudiziale, in base ai dati di *Intrum Law*, è emerso che i tempi medi necessari per portare a termine l'iter partendo dal momento del deposito del ricorso per decreto ingiuntivo sino all'assegnazione delle somme, si attestano intorno a 340 giorni e sono, dunque, ancora molto lontani rispetto alle tempistiche legittimamente attese dai creditori.

---

<sup>21</sup> Cfr. ad esempio il *Qatar International Financial Centre (QFC)*, il *Dubai International Financial Centre (DIFC)*, l'*Astana International Financial Centre*, ecc.

## 13. Sportello Unico ZLS

### 13.1. Riferimenti normativi

Principale riferimento normativo in merito allo sportello unico della ZLS è il testo del D.L. n. 91/2017 “Decreto Mezzogiorno” convertito con Legge 123/2017 e così come da ultimo emendato con LEGGE 27 dicembre 2019, n. 160 - Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022.

Si riporta di seguito l'art. 5 del citato D.L. 91/2017 coordinato con l'art. 3 ter del “Decreto semplificazioni” (D.L. 135/2018 – convertito con Legge 12/2019):

1. Le nuove imprese e quelle già esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella ZES, possono usufruire delle seguenti tipologie di agevolazioni:

a) l'attività economica nelle ZES è libera, nel rispetto delle norme nazionali ed europee sull'esercizio dell'attività d'impresa. Al fine di semplificare ed accelerare l'insediamento, la realizzazione e lo svolgimento dell'attività economica nelle ZES sono disciplinati i seguenti criteri derogatori alla normativa vigente, procedure semplificate e regimi procedurali speciali applicabili. Per la celere definizione dei procedimenti amministrativi, sono ridotti di un terzo i termini di cui:

- agli articoli 2 (conclusione del procedimento amministrativo) e 19 (SCIA) della legge 7 agosto 1990, n. 241;

- al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di valutazione d'impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS) e autorizzazione integrata ambientale (AIA); al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 2013, n. 59, in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA);
- al codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, in materia di autorizzazione paesaggistica;
- al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, in materia edilizia;
- alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di concessioni demaniali portuali;

*a-bis*) eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta comunque denominati la cui adozione richiede l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso comunque denominati di competenza di più amministrazioni sono adottati ai sensi dell'articolo 14-bis della legge n. 241 del 1990; i termini ivi previsti sono ridotti della metà;

*a-ter*) il Comitato di indirizzo della ZES, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, assicura il raccordo tra gli sportelli unici istituiti ai sensi della normativa vigente e lo sportello unico di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, che opera quale responsabile unico del procedimento ai sensi della legge n. 241 del 1990 per la fase di insediamento, di realizzazione e di svolgimento

dell'attività' economica nella ZES. Lo sportello unico è disponibile in formato digitale, in almeno una lingua diversa dall'italiano, ed è organizzato sulla base di moduli e formulari standardizzati per la presentazione dell'istanza nei quali è, in particolare, indicata la presenza di eventuali vincoli ambientali e urbanistico-paesaggistici nonché di eventuali termini di conclusione del procedimento;

b) accesso alle infrastrutture esistenti e previste nel Piano di sviluppo strategico della ZES di cui all'articolo 4, comma 5, alle condizioni definite dal soggetto per l'amministrazione, ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni e integrazioni, nel rispetto della normativa europea e delle norme vigenti in materia di sicurezza, nonché delle disposizioni vigenti in materia di semplificazione previste dagli articoli 18 e 20 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169.

Per quanto riguarda lo sportello unico amministrativo di AdSP, il fondamentale elemento normativo è rappresentato dalla Legge 84/94 e sue successive modifiche e integrazioni, rispetto al quale rilevano in particolare i seguenti passaggi:

- Art. 6 - Comma 4: L'Autorità di sistema portuale nel perseguimento degli obiettivi e delle finalità di cui all'articolo 1 svolge i seguenti compiti: d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;

- Articolo 8 comma 3. Il Presidente: g) provvede al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, fatto salvo quanto previsto dalle disposizioni in materia di sportello unico doganale e dei controlli, nonché al coordinamento e al controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione, e dei servizi portuali. In particolare, per il raccordo delle funzioni e la velocizzazione delle procedure, promuove iniziative di reciproco avalimento fra organi amministrativi operanti nei porti e nel sistema di riferimento, secondo criteri definiti con atti di intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero della salute e gli altri Ministeri di volta in volta competenti. Il presidente può, altresì, promuovere la stipula di protocolli d'intesa fra l'autorità e le altre amministrazioni operanti nei porti per la velocizzazione delle operazioni portuali e la semplificazione delle procedure;
- Art. 15-bis – comma 1: Presso la Autorità di sistema portuale opera lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) che, per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche, ad eccezione di quelli concernenti lo Sportello unico doganale e dei controlli e la sicurezza, svolge funzione unica di front office rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto. Il Comitato di gestione, su proposta del Presidente dell'Autorità di sistema portuale e sentito l'Organismo di partenariato della risorsa mare di cui all'articolo 11-bis, approva il regolamento che disciplina l'orga-

nizzazione, il funzionamento e il monitoraggio dello Sportello Unico Amministrativo, secondo Linee guida approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

- Comma 1-bis: Il Presidente dell'Autorità di sistema portuale vigila sul corretto funzionamento dello Sportello Unico Amministrativo, anche al fine di segnalare, nell'ambito della Conferenza nazionale di coordinamento di cui all'articolo 11-ter, eventuali prassi virtuose da adottare o eventuali disfunzioni da correggere.

Terzo elemento è rappresentato dal SUAP così come definito dal DPR 160/2010 - Regolamento per la semplificazione ed il riordino della disciplina sullo sportello unico per le attività produttive - secondo i seguenti articoli:

- Art. 1: L'unico punto di accesso per il richiedente in relazione a tutte le vicende amministrative riguardanti la sua attività produttiva, che fornisce una risposta unica e tempestiva in luogo di tutte le pubbliche amministrazioni, comunque coinvolte nel procedimento;
- Art. 2: È individuato il SUAP quale unico soggetto pubblico di riferimento territoriale per tutti i procedimenti che abbiano ad oggetto l'esercizio di attività produttive e di prestazione di servizi, e quelli relativi alle azioni di localizzazione, realizzazione, trasformazione, ristrutturazione o riconversione, ampliamento o trasferimento, nonché cessazione o riattivazione delle suddette attività, ivi compresi

quelli di cui al decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59.

- Art. 4: Il SUAP assicura al richiedente una risposta telematica unica e tempestiva in luogo degli altri uffici comunali e di tutte le amministrazioni pubbliche comunque coinvolte nel procedimento, ivi comprese quelle preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, del patrimonio storico-artistico o alla tutela della salute e della pubblica incolumità.

Resta da stabilire, se pertinente, l'eventuale necessità di raccordo dello sportello ZLS con ulteriori sportelli unici, quali ad esempio lo Sportello Unico per l'Edilizia (SUE – ex D.P.R. 6 giugno 2001 n. 380) laddove lo stesso non sia già accessibile dal SUAP.

Da ultimo ed in linea generale, si ricorda che, secondo quanto stabilito dalla Legge 205/2017, alle ZLS si applica quanto previsto per le ZES laddove applicabile.

### ***13.2. Presupposti per accesso allo sportello e rilascio autorizzazione unica***

Ai fini di fruire dei benefici della ZLS e quindi dell'accesso allo sportello unico della ZLS da parte delle imprese devono sussistere entrambe le seguenti condizioni:

- a) L'impresa deve/dovrà essere localizzata all'interno delle aree ZLS come definite dalla perimetrazione → rileva la sede operativa/unità locale dell'impresa coinvolta;

b) L'attività di impresa deve presentare un nesso economico-funzionale con le attività portuali.

Al termine del procedimento il Comitato di Indirizzo rilascia— che la esercita attraverso la descritta Struttura operativa di progetto ZLS —un unico provvedimento autorizzatorio (ZLS Permit), da prevedersi attraverso provvedimenti legislativi dedicati alla disciplina di tale fattispecie.

L'autorizzazione unica assolve alla funzione di sostituire tutte le autorizzazioni, intese, licenze, concessioni, nulla osta e permessi che debbano essere comunque emessi da altri enti (Comuni, Province, Città Metropolitana, ecc.), attraverso lo strumento della conferenza di servizi semplificata (art. 14-bis, legge 241 / 90), in ottemperanza a quanto previsto

dal riformato art. 5 comma 1 lettera a-bis) del decreto-legge 91/2017.

### 13.3. Tipologia di procedimenti e istanze

Tre principali tipologie di procedimenti riguardano il SUA della ZLS:

1. Procedimenti tipicamente portuali che si esauriscono esclusivamente all'interno di AdSP (sovrapponibile ad ambito SUA AdSP), quali ad esempio permessi, 45 bis Cod. Nav, autorizzazioni ex art. 16 L.84/94, iscrizione nei registri ai fini di cui all'art. 68 cod. Nav, richieste di sub ingresso ex art. 46 Cod. Nav.

Tipologia	Macrocategoria	Procedimento	Tipo di semplificazione	Principali Enti coinvolti
a. Procedure semplificate e regimi procedurali speciali DL 91/2017 (comma a)	1. Legge 241/90 ess. mm.ii.	Art. 2 – conclusione del procedimento amministrativo	Tempi ridotti di 1/3	A seconda del procedimento attivato
		Art 19 Segnalazione Certificata di Inizio Attività (SCIA)		Comune
	2. D.Lgs 152/2006 ss.mm.ii.	Valutazione Ambientale Strategica (VAS) (Parte Seconda –Titolo I- art. 11 a 18)		Ministero dell'Ambiente Regione
		Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) (Parte Seconda –Titolo II- art. 19 A 29)		Ministero dell'Ambiente Regione
		Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) (Parte Seconda –Titolo III bis- art. 29 bis a 29-quattordices)		Ministero dell'Ambiente Regione

Tabella 41a: Tabella procedimenti

Fonte: Elaborazione AdSP

a. Procedure semplificate e regimi procedurali speciali DL 91/2017 (comma a)	3. DPR 59/2013	Autorizzazione Unica Ambientale (AUA) – Capo II art da 3 a 6	Tempi ridotti di 1/3	SUAP
	4. DLgs 42/2004 ss.mm.ii.	Autorizzazione Paesaggistica Art.146		Soprintendenza Regione Comune
	5. DPR 31/2017	Autorizzazione Paesaggistica Semplificata - Capo II art.7 a 11		Soprintendenza Regione Comune
	6. DPR 380/2001 e smei	Titolo II – Titoli abilitativi edilizi art. 3 comma 1 e 20 (permesso a costruire) e 22 e 23 (Segnalazione certificata di inizio attività)		Comune
	7. Regolamento Codice della Navigazione	Concessioni in porto per Licenze Art 8 Concessioni per durata superiore ai 4 anni Art9 Modifiche atti concessori esistenti Art.24		AdSP e con riferimento a specchi acquei e viabilità portuale Capitaneria di Porto
b. Procedure semplificate e regimi procedurali speciali DL 91/2017 (artt.5 e 6)	1.L.241/ 90 ss.mm.ii. Disciplina Conferenza dei Servizi	Autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni e nulla osta a seguito di pari, intese, concerti o altri atti adottati ai sensi art. 14 bis L. 241/1990	Riduzione tempi di 1/2	A seconda della tipologia di intervento. I principali sono:  Regione, Comuni, Soprintendenza, Capitaneria di Porto, Agenzia delle Dogane, Città Metropolitana, etc.

Tabella 41b: Tabella procedimenti

Fonte: Elaborazione AdSP

2. Procedimenti portuali che coinvolgono altri Enti/Amministrazioni (sovrapponibile ad ambito SUA AdSP), quali ad esempio le Conferenze dei Servizi di cui all'art. 14 Legge 241/90 e smei per l'approvazione di interventi in porto, ai sensi della L. 9/2003 e smei e dell'art. 5 c.5 bis della L.84/94 o le procedure ambientali eventualmente connesse agli interventi proposti.
3. Procedimenti che non coinvolgono AdSP se non nella misura di collettore, tramite il SUA, delle istanze della ZLS, quali ad esempio rilascio di autorizzazioni paesaggistiche, rilascio di titoli edilizi o procedimenti ambientali (VIA/VAS), etc. di imprese localizzate fuori dal porto, ma all'interno della ZLS.

Da tenere conto che, molto probabilmente, l'impresa situata in area ZLS dell'hinterland non sarà naturalmente portata ad attivare il procedimento sul SUA di AdSP, ma piuttosto vedrà come naturale riferimento il SUAP del proprio Comune/Regione a seconda della pratica da attivare.

Con riferimento alle istanze tipiche della ZLS possono essere al momento individuate due macrocategorie:

a) istanza di insediamento di nuova attività logistica/produttiva connessa al porto, sulla base dei parametri individuati nel piano di sviluppo della ZLS; in ambito portuale questa tipologia di istanza ai sensi dell'art. 36 del Cod. Nav. o dell'art. 18 della L.84/94, prevede un primo esame da parte di AdSP per gli aspetti di stretta competenza della stessa e

può altresì prevedere, a valle di tale esame, il coinvolgimento di altri Enti nel caso in cui sia necessario approvare determinati interventi proposti dal soggetto istante;

b) istanza di sviluppo di attività esistenti connesse al porto (sulla base dei parametri individuati nel piano di sviluppo della ZLS) comprensiva di interventi infrastrutturali a partire dalla manutenzione straordinaria di cui all'art.3 c1 b) del DPR 380/2001 e smei; tale istanza è riconducibile nell'ambito portuale a un'autorizzazione ai sensi dell'art. 24 del Regolamento del Codice della Navigazione e prevede quindi, come nel caso precedente, un primo esame di AdSP e una successiva istruttoria autorizzativa che coinvolge Enti esterni.

#### **13.4. Esempio documentazione da allegare alle istanze:**

Insedimento di nuova attività

Il soggetto istante dovrà allegare alla domanda di concessione:

*Business Plan*

Informazioni necessarie per la valutazione delle proposte di attività e delle sue relazioni con il contesto portuale, che contemplino:

a) Inquadramento del mercato e strategie di sviluppo dell'iniziativa;

b) Sintetica presentazione dell'impresa con indicazione categoria ATECO;

c) Strategia commerciale di sviluppo in relazione alle attività da insediarsi nelle aree oggetto di concessione e alle relazioni da sviluppare con il contesto portuale;

d) Descrizione investimenti previsti e tipologia degli stessi (infrastrutturali, impiantistici, in attrezzature e beni mobili, etc.);

e) Piano economico finanziario da svilupparsi in relazione al periodo di concessione richiesto.

#### *Progetto Definitivo*

Al fine dell'eventuale approvazione in sede di Conferenza dei servizi degli interventi proposti dovranno essere consegnati:

a) elaborati progettuali in scala adeguata rispetto agli aspetti trattati (architettonico, impiantistico, strutturale ...);

b) relazioni illustrative del progetto presentato

- relazione Tecnica;
- relazione Paesaggistica (corredata di inquadramento normativo e pianificatorio con stralci cartografici e foto inserimenti e restituzioni grafiche realistiche del progetto);
- relazioni strutturali, impiantistiche, geologiche, etc. in base alla tipologia di intervento;

c) idonee autocertificazioni a cura dei progettisti incaricati di conformità alla normativa vigente.

#### **Sviluppo di attività esistenti**

Il soggetto istante dovrà allegare alla domanda:

#### *Relazione tecnico – Economica*

Illustrazione delle attività di implementazione proposte (specifica codici ATECO) e delle loro relazioni con il contesto portuale. La relazione dovrà comprendere, qualora venga richiesta una proroga dei termini di durata della concessione in essere, un piano economico finanziario della proposta progettuale sviluppato sul periodo di proroga richiesto.

#### *Progetto Definitivo*

Al fine dell'eventuale approvazione in sede di Conferenza dei servizi degli interventi proposti dovranno essere consegnati:

a) elaborati progettuali in scala adeguata rispetto agli aspetti trattati (architettonico, impiantistico, strutturale ...);

b) relazioni illustrative del progetto presentato:

- relazione Tecnica
- relazione Paesaggistica (corredata di inquadramento normativo e pianificatorio, con stralci cartografici e foto inserimenti e restituzioni grafiche realistiche del progetto)
- relazioni strutturali, impiantistiche, geologiche, etc. in base alla tipologia di intervento;

c) idonee autocertificazioni a cura dei progettisti incaricati di conformità alla normativa vigente.

### **13.5. Iniziative volte a promuovere la ZLS ed attrarre investitori nazionali ed internazionali**

Come visto nei precedenti paragrafi l'attività delle ZLS si caratterizza per una forte spinta all'internazionalizzazione delle imprese, alla promozione dello sviluppo e dell'insediamento di nuove attività, attraverso un'intensa attività di marketing territoriale e di promozione nei più opportuni contesti nazionali ed internazionali.

Al di là della definizione puntuale delle attività di marketing della ZLS, che potranno essere presentate in maniera più appropriata e completa in appositi documenti tematici di dettaglio (marketing plan, piano di comunicazione, etc.), il presente Piano espone alcuni dei principali obiettivi metodologici che dovrebbero guidare l'attività della ZLS in tale ambito:

- La capacità da parte della ZLS, e della sua struttura organizzativa, di presentare la ZLS con modalità e strumenti agili e efficaci e di accompagnare da vicino le imprese potenzialmente interessate all'insediamento, fornendo il supporto e le indicazioni necessari all'avvio dell'attività di impresa.
- Poter monitorare e rappresentare la maniera efficace e "in tempo reale" la disponibilità di aree all'interno della ZLS, attraverso appositi strumenti e piattaforme informatiche che possano favorire, in maniera aperta e agevole sul web, l'incontro tra la domanda e l'offerta.

- Pianificare le attività di promozione e comunicazione attraverso il presidio e la partecipazione ai seminari, eventi, incontri che attengono le tematiche specifiche, nonché a fiere, convegni, roadshow e missioni tematiche all'estero.
- Garantire il raccordo con gli altri Enti e Organizzazioni nazionali e internazionali che promuovono lo sviluppo economico, il commercio con l'estero e l'internazionalizzazione delle imprese.

In particolare, anche i forza delle novità recentemente introdotte dal DL 76/202, risulta centrale la figura del Commissario straordinario (introdotta dal DL n. 135/2018) che opera come referente esterno del Comitato di Indirizzo per l'attrazione e l'insediamento degli investimenti produttivi, coordinando tra l'altro le iniziative volte a garantire l'attrazione, l'insediamento e l'operatività delle attività produttive e promuovendo la stipula di accordi o convenzioni quadro con banche ed intermediari finanziari.

**PARTE III –**

**IL FUNZIONAMENTO DELLA ZLS**



## 14. Governance della ZLS

Il sistema di governance previsto per la ZLS prevede la definizione di un modello organizzativo che sia in grado, tra l'altro, di garantire il raggiungimento degli obiettivi fissati, nel rispetto della normativa nazionale e regionale, al fine di attivare gli iter procedurali previsti, assicurare il corretto coinvolgimento delle strutture locali coinvolte in riferimento alle proprie competenze, coinvolgere gli interlocutori istituzionali, gestire ed incentivare la partecipazione degli stakeholders in vista dell'implementazione dell'area e rappresentare nei confronti dei terzi un punto unico di contatto per chiunque abbia interesse a localizzarsi nella ZLS.

Ciò al fine di creare una unicità informativa, procedurale ed amministrativa, deputata ad accompagnare e favorire la più rapida soluzione amministrativa alle istanze di insediamento e di sviluppo delle iniziative imprenditoriali.

Con specifico riferimento agli strumenti di governance già definiti dall'ordinamento per le ZLS, va precisato che l'art. 1, comma 65 della legge 205/2017, nel testo risultante dalle modifiche apportate dalla legge 160/2019, con una norma di chiusura del sistema dispone che "per l'istituzione delle Zone logistiche semplificate si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni relative alla procedura di istituzione delle Zone economiche speciali previste dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri adottato ai sensi dell'articolo 4, comma 3, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123".

Ne discende che, al fine di individuare le strutture a ciò idonee, occorrerà in primo luogo tenere presente quelle che sono già previste dalla normativa e, segnatamente, dal D.L. 91/2017, convertito in legge n. 123/2017, il quale impone, innanzi tutto, la presenza di un Comitato di indirizzo (espressamente previsto all'art. 4, comma 6), da porsi in relazione funzionale e programmatica con gli altri organi.

### 14.1. Il processo di consultazione

Nel rispetto dell'art. 5, commi 1 e 2 del DPCM 12/2018, in combinazione con gli adempimenti previsti nell'art. 6, comma 1, lettera h) del richiamato DPCM, tra i requisiti del Piano di Sviluppo Strategico, si fa menzione del percorso di consultazione e confronto realizzato anzitutto fra i vari soggetti pubblici coinvolti, per la redazione del Piano.

In tale contesto è necessario ricordare l'incontro istituzionale dell'8 ottobre 2019, presso Palazzo San Giorgio, quale importante tappa dei lavori inerenti la ZLS Porto e Retroporto di Genova; in concomitanza con tale incontro AdSP ha inviato una nota alle diverse Amministrazioni coinvolte per la designazione dei rispettivi rappresentanti in seno al Comitato di Indirizzo della ZLS.

A seguito di tale incontro, il lavoro è proseguito, in stretto coordinamento tra tutti gli attori pubblici e privati interessati alla ZLS, attraverso numerose riunioni che hanno visto coinvolti Regione Liguria, AdSP, Comune di Genova, Struttura Commissariale, Camera di Commercio, Agenzia delle Dogane, Confindustria Genova, Spediporto nonché le altre

Regioni incluse nella ZLS (Piemonte, Lombardia e Emilia-Romagna).

GIORNO	LUOGO	PARTECIPANTI
07/05/2019	AdSP	AdSP, Spediporto
13/05/2019	Regione Liguria	AdSP, Regione Liguria, Struttura Commissariale
12/06/2019	Ge - Villa Serra Comago	Incontro pubblico
05/08/2019	Regione Liguria	Tavolo Genova
16/09/2019	Regione Liguria	Tavolo Genova
08/10/2019	AdSP	ADM, Spediporto, Regioni Liguria, Piemonte, Emilia, Lombardia, Confindustria GE, CCIAA Ge, Struttura Commissariale, UIRNet, Aeroporto di Genova, Comune di Genova (vedi elenco)
12/11/2019	AdSP	Tavolo Genova (foglio firme)
15/11/2019	AdSP	Regioni Liguria, Piemonte, Lombardia (foglio firme), Emilia-Romagna (via call)
19/11/2019	AdSP	Comune Ge, Regione Liguria (foglio firme)
29/11/2019	AdSP	Tavolo Genova (foglio firme)
09/12/2019	AdSP	Regioni Liguria, Piemonte, Lombardia (foglio firme)
16/12/2019	AdSP	Comune Ge, Regione Liguria, Sovrintendenza, CCIAA (foglio firme)
17/12/2019	AdSP	Tavolo Genova (foglio firme)
21/01/2020	AdSP	Tavolo Genova (foglio firme)
22/01/2020	Comune di Genova	Audizione presso Comune di Genova
19/02/2020	AdSP	CCIAA Genova; Infocamere (foglio firme)
3/4/2020	Call	AdSP, Spediporto
14/4/2020	Call	AdSP, Spediporto
14/5/2020	Call	AdSP, Comune di Genova, Regione Liguria
14/5/2020	Call	AdSP, Confindustria, CCIAA Genova
5/6/2020	Call	AdSP, Regione Liguria
23/6/2020	Call	AdSP, Spediporto

Tabella 42: Processo di consultazione degli stakeholders

Fonte: Elaborazione AdSP

Nell'ambito dei citati incontri sono stati approfonditi e delineati i vari aspetti riguardanti la ZLS, tra cui in particolare la definizione dei criteri territoriali-urbanistici ed economico-funzionali per l'individuazione della perimetrazione delle aree, le procedure semplificate e i regimi procedimentali speciali, le modalità di attivazione dei benefici anche fiscali della ZLS, i canali di dialogo con le imprese e gli investitori potenzialmente interessati.

Attraverso questo percorso di collaborazione con gli stakeholder pubblici e privati, è stato redatto e condiviso il presente Piano di Sviluppo Strategico.

#### **14.2. Il Comitato di Indirizzo e il Commissario straordinario della ZLS**

È l'organo normativamente indicato come "soggetto per l'amministrazione" dall'art. 4 comma 6 del D.L. 91/2017 convertito in L. 123/2017, come modificato dall'art. 1, comma 316 lettera a) della L. 160/2019, e dall'art. 8 DPCM 25 gennaio 2018, n. 12, il quale ne detta le competenze.

In sintesi, il Comitato di Indirizzo ha compiti di:

- pianificazione e coordinamento delle attività del livello operativo della ZLS;
- regolamentazione dei processi della ZLS e loro eventuale aggiornamento;
- localizzazione degli investimenti;
- monitoraggio del piano di attuazione del progetto ZLS;

- monitoraggio degli investimenti nella ZLS.

Esso è composto da non più di cinque membri, di cui quelli individuati per legge sono:

- dal Commissario straordinario, che lo presiede;
- dal Presidente dell'Autorità di Sistema portuale;
- un rappresentante delle Regioni;
- da una rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri;
- da un rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Il Comitato di indirizzo si avvale del Segretario generale dell'Autorità di sistema portuale per l'esercizio delle funzioni amministrative gestionali di cui al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

Il Commissario straordinario (la cui figura è stata introdotta dal DL "Semplificazioni" n. 135/2018) stipula (previa autorizzazione del Comitato di indirizzo) di accordi o convenzioni quadro con banche ed intermediari finanziari. Inoltre, il Commissario straordinario acquisisce altri poteri di coordinamento e di indirizzo; più nello specifico:

- i) coordina le iniziative volte a garantire l'attrazione, l'insediamento e l'operatività delle attività produttive;
- ii) opera come referente esterno del Comitato di Indirizzo per l'attrazione e l'insediamento degli investimenti produttivi;

iii) contribuisce a individuare nel Piano di Sviluppo Strategico le aree prioritarie per l'implementazione del Piano;

iv) promuove la sottoscrizione di appositi protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali coinvolte nell'implementazione del Piano Strategico, volti proprio disciplinare procedure semplificate e regimi

Più in dettaglio, il Comitato di indirizzo, dovrà quindi occuparsi, in primis:

a) di assicurare gli strumenti che garantiscano l'insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nella ZLS nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali;

b) garantire l'utilizzo di servizi sia economici che tecnologici nell'ambito ZLS e l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi;

c) formalizzare la stipula di protocolli e convenzioni con le istituzioni locali e statali interessate, nonché con banche ed intermediari finanziari volti a disciplinare procedure semplificate e regimi procedurali speciali sulla base dei criteri derogatori e delle modalità individuate dal secondo D.P.C.M., di cui all'articolo 5 del decreto-legge n. 91/2017;

d) verificare che le imprese beneficiarie mantengano la loro permanenza in area ZLS per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni;

e) adottare, a maggioranza assoluta dei componenti, un proprio Regolamento interno che, oltre a disciplinare il suo funzionamento, definisca le mo-

dalità di coinvolgimento degli enti locali coinvolti nella ZLS, nonché delle associazioni imprenditoriali e delle organizzazioni sindacali;

f) promuovere sistematicamente l'area ZLS, al fine di attrarre investitori nazionali ed internazionali.

Il Comitato di indirizzo assicura la concreta attuazione delle misure di semplificazione poste e da attuare. Esso è quindi strumento di coordinamento con il livello regionale e locale, essendo ad esso demandato il raggiungimento di accordi con:

- gli Enti locali per sostenere la semplificazione delle procedure amministrative a livello locale.
- tutti i soggetti di volta in volta individuati dallo stesso Comitato onde attuare puntuali procedure specificate e regimi procedurali speciali a vantaggio delle iniziative e delle attività ricadenti in area ZLS, nel rispetto delle reciproche competenze, fermo il proprio potere di surroga.

In particolare, i protocolli con gli Enti Locali definiscono le modalità di partecipazione dei singoli Comuni interessati all'attività della ZLS e stabiliscono le forme di collaborazione tra gli enti medesimi attraverso le proprie risorse e strutture nel rispetto dei rispettivi ordinamenti, definendo altresì tutti i procedimenti da sottoporre ad un iter semplificato e/o che aggiungono ulteriori sgravi e facilitazioni all'interno della ZLS.

Funzione del Comitato di Indirizzo è inoltre quella di programmare le attività di promozione e marketing verso i potenziali investitori interni ed interna-

zionali, che dovrà estrinsecarsi attraverso l'adozione di un vero e proprio Piano di Marketing, a mezzo del quale individuare le modalità di comunicazione degli incentivi offerti a chi investe nella ZLS (ad es. infrastrutture, incentivi, semplificazione), evidenziando agli occhi dei potenziali investitori i punti di forza di un eventuale investimento in essa (competitività della struttura rispetto ad altre presenti nel mediterraneo, vicinanza logistica con le Regioni più economicamente sviluppate d'Italia, vicinanza ai confini).

L'attività di marketing territoriale deve concentrarsi sulle opportunità localizzative in area ZLS, sulle semplificazioni e sulle modalità di richiesta di accesso alla precitata Zona.

### **14.3. La Commissione Consultiva della ZLS**

Organo di supporto del Comitato di Indirizzo, la Commissione Consultiva della ZLS è il soggetto istituzionale di coordinamento, partecipazione e consultazione tra i livelli locale, regionale, nazionale coinvolti, cui è attribuito il compito di agevolare, anche in sede consultiva, l'applicazione pratica ed il funzionamento della zona.

Essa è composta da:

- il Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale, con compiti di coordinamento;
- Rappresentanti delle Regioni
- Rappresentanti dei Comuni
- Camere di Commercio delle aree interessate

- dai rappresentanti delle associazioni imprenditoriali di riferimento all'interno della ZLS
- Aeroporto di Genova
- Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

Con l'approvazione di un regolamento interno, a seguito della sua costituzione, sarà disciplinata l'attività della Commissione consultiva al fine di garantire lo stretto raccordo con le attività del Comitato di Indirizzo.

La Commissione consultiva costituisce lo strumento di raccordo con il territorio e con le imprese per l'avvio e la gestione delle iniziative in area ZLS.

### **14.4. La struttura di progetto ZLS**

Come già evidenziato, il Comitato di Indirizzo si avvarrà del Segretario Generale dell'AdSP per l'esercizio delle attività amministrative e gestionali della ZLS. È quindi del tutto evidente, visto la complessità e articolazione delle attività inerenti la ZLS, come debba essere individuata e delineata una struttura di progetto in grado di fare fronte alle attività correnti della ZLS.

I compiti di tale struttura possono essere preliminarmente individuati in:

- gestire il front office con le imprese insediate o che intendano insediarsi nella ZLS;
- gestire, tramite lo sportello unico della ZLS, le istanze pervenute;

- interloquire con la Cabina di Regia per le attività istruttorie;
- offrire informazioni e svolgere un'attività di accompagnamento ad imprese e investitori relative a:
  - aree, lotti interessati, infrastrutture;
  - procedure di accesso;
  - agevolazioni fiscali e finanziarie;
  - semplificazioni amministrative;
  - incentivi ed offerta di servizi complementari;
- interloquire con i territori oggetto della ZLS per monitorare le attività e delinearne gli sviluppi;
- sviluppare le attività di promozione della ZLS e di marketing territoriale, con riferimento a:
  - presentazione della ZLS ad investitori interessati a conoscere e ad investire in essa;
  - marketing e promozione della ZLS in Italia e nel mondo;
  - partecipazione a eventi seminari, conferenze.

Al supporto delle attività di tale struttura va ricordato lo Sportello Unico della ZLS già delineato nel presente documento.

Si ritiene inoltre utile dotare la struttura di progetto ZLS di un sistema di marketplace, che consenta ai potenziali investitori di visualizzare e verificare da remoto, attraverso un costante aggiornamento

e tramite geolocalizzazione on line, la disponibilità, consistenza delle aree ZLS e la loro specializzazione. In particolare, tale strumento, dovrebbe comprendere, a titolo esemplificativo:

- la consistenza planimetrica e la dimensione delle singole aree;
- la specializzazione di ogni singola area (es. area di trasformazione industriale; area di stoccaggio, ecc.);
- informazioni sulla circoscrizione amministrativa;
- la destinazione d'uso;
- distanza dalle infrastrutture autostradali, ferroviarie e aeroportuali;
- eventuali vincoli ambientali;
- indici massimi di edificabilità;
- eventuali costi aggiuntivi per l'inizio dell'attività;
- forniture ad utenze domestiche già disponibili ed eventuali calmierazioni;
- eventuali incentivi fiscali disponibili per la singola area;
- eventuali agevolazioni o esenzioni rispetto ai tributi locali per la singola area;
- dati socioeconomici, comprendenti anche i dati occupazionali e disoccupazionali;
- contesti di business circostanti;

- nominativi delle persone referenti della struttura di gestione della ZLS e riferimenti di contatto.

Alla luce del complesso di attività di cui sopra, emergono due principali fabbisogni che potranno guidare nella costituzione di una struttura di progetto ZLS, quale che siano la forma e la modalità organizzative che verranno individuate:

1. poter disporre di competenze specialistiche e di un know how complesso ed articolato, rispetto a cui, su specifiche tematiche, potrebbe non essere esclusa la necessità di doversi rivolgere ad esperti esterni;
2. poter disporre di un buon grado di autonomia gestionale, amministrativa e finanziaria tale da consentire di portare avanti le attività proprie della ZLS in maniera agile e senza un eccesso di burocrazia, ad esempio per quanto concerne gli acquisti e forniture di beni e servizi legati alle attività di marketing della ZLS.

Nelle more della costituzione di tale struttura, ed i sistemi informatici per il dialogo della stessa con le imprese, dovrà essere individuata una forma di coordinamento tra gli Uffici dei vari Enti coinvolti, soprattutto per quanto concerne i procedimenti amministrativi inerenti alla ZLS, che potranno essere gestiti da una conferenza unificata tra i vari Soggetti competenti.

**Allegati:**

Planimetria generale aree ZLS ambito genovese  
Planimetria aree ZLS portuali  
Planimetria aree ZLS comunali  
Planimetria aree ZLS sovrapposizione aiuti di stato  
Planimetria aree ZLS aeroportuali  
Planimetria Aree di Intervento PTC-IP-ACL (AI4, AI6, AI8, AI12).

**Allegati:**

Planimetria aree ZLS Regione Emilia-Romagna  
Planimetria aree ZLS Regione Liguria  
Planimetria aree ZLS Regione Lombardia  
Planimetria aree ZLS Regione Piemonte  
Planimetria aree AIUTI DI STATO Regione Emilia-Romagna  
Planimetria aree AIUTI DI STATO Regione Liguria  
Planimetria aree AIUTI DI STATO Regione Lombardia  
Planimetria aree AIUTI DI STATO Regione Piemonte.

**Allegati:**

**Lista codici ATECO**

***Classe Verde (ammessi)***

30.11 Costruzione di navi e di strutture galleggianti  
30.12 Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive  
33.11.06 Riparazione e manutenzione di container  
33.15 Riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i loro motori)  
38.31.20 Cantieri di demolizione navali  
49.20 Trasporto ferroviario di merci  
50.10 Trasporto marittimo e costiero di passeggeri  
50.20 Trasporto marittimo e costiero di merci  
52.22.09 Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua  
52.24.20 Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali  
52.29.10 Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali  
52.29.21 Intermediari dei trasporti

**Classe Gialla (ammessi a seguito di verifica)**

C 10 Lavorazione e conservazione di carne e produzione di prodotti a base di carne

C 11 Industria delle bevande

C 13 Industrie tessile

C 14 Confezione di articoli di abbigliamento (escluso abbigliamento in pelliccia)

C 15 Fabbricazione di articoli in pelle e simili

C 16 Industria del legno e dei prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); fabbricazione di articoli in paglia e materiali da intreccio

C 17 Fabbricazione di carta e di prodotti di carta

C 18 Stampa e riproduzione di supporti registrati

C 19 Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio

C 20 Fabbricazione di prodotti chimici

C 21 Fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e di preparati farmaceutici

C 22 Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche

C 23 Fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali Non metalliferi

C 24 Metallurgia

C 25 Fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchinari e Attrezzature)

C 26 Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica; Apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e di orologi

C 27 Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed apparecchiature per uso domestico non elettriche

C 28 Fabbricazione di macchinari ed apparecchiature nca

C 29 Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi

30.2 Costruzione di locomotive e di materiale rotabile ferro-tranviario

30.3 Fabbricazione di aeromobili, di veicoli spaziali e dei relativi dispositivi

30.4 Fabbricazione di veicoli militari da combattimento

30.9 Fabbricazione di mezzi di trasporto nca

31.01 Fabbricazione di mobili per ufficio e negozi

C 32 Fabbricazione di gioielleria, bigiotteria e articoli connessi; lavorazione delle pietre preziose

33.12 Riparazione e manutenzione di macchinari

33.20.01 Installazione di motori, generatori e trasformatori elettrici; di apparecchiature per la distribuzione e il controllo dell'elettricità (esclusa l'installazione all'interno degli edifici)

33.20.02 Installazione di apparecchi elettrici ed elettronici per telecomunicazioni, di apparecchi trasmettenti radiotelevisivi, di impianti di

apparecchiature elettriche ed elettroniche (esclusa l'installazione all'interno degli edifici)	52.10.20	Magazzini frigoriferi per conto terzi
33.20.03 Installazione di strumenti ed apparecchi di misurazione, controllo, prova, navigazione e simili (incluse le apparecchiature di controllo dei processi industriali)	52.21.10	Gestione di infrastrutture ferroviarie
33.20.04 Installazione di cisterne, serbatoi e contenitori in metallo	52.21.20	Gestione di strade, ponti, gallerie
33.20.05 Installazione di generatori di vapore (escluse le caldaie per il riscaldamento centrale ad acqua calda)	52.21.40	Gestione di centri di movimentazione merci (interporti)
33.20.09 Installazione di altre macchine ed apparecchiature industriali	52.21.50	Gestione di parcheggi e autorimesse
43.21 Installazione di impianti elettrici	52.21.60	Attività di traino e soccorso stradale
49.39.01 Gestioni di funicolari, ski-lift e seggiovie se non facenti parte dei sistemi di transito urbano o suburbano	52.23.00	Attività dei servizi connessi al trasporto aereo
49.41.00 Trasporto di merci su strada	52.24.10	Movimento merci relativo a trasporti aerei
49.50.10 Trasporto mediante condotte di gas	52.24.30	Movimento merci relativo a trasporti ferroviari
49.50.20 Trasporto mediante condotte di liquidi	52.24.40	Movimento merci relativo ad altri trasporti terrestri
51.21.00 Trasporto aereo di merci	52.29.22	Servizi logistici relativi alla distribuzione delle merci
52.22.01 Liquefazione e rigassificazione di gas a scopo di trasporto marittimo e per vie d'acqua effettuata al di fuori del sito di estrazione	52.21.90	Altre attività connesse ai trasporti terrestri nca
52.10.10 Magazzini di custodia e deposito per conto terzi		



Il Piano, coordinato da Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è stato redatto con il contributo di:

Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Distretto di Genova

Camera di Commercio di Genova

Comune di Genova

Confindustria Genova

Regione Emilia-Romagna

Regione Liguria

Regione Lombardia

Regione Piemonte

Spediporto

Si ringrazia inoltre Ralian Research & Consultancy Srl per la collaborazione

Pubblicato nel mese di Aprile 2021



## **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**

Palazzo San Giorgio

Via della Mercanzia, 2

16121 Genova

[www.portsofgenoa.com](http://www.portsofgenoa.com)

