



DIREZIONE GENERALE DI AREA
SVILUPPO ECONOMICO

PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA PORTO E RETROPORTO DELLA SPEZIA

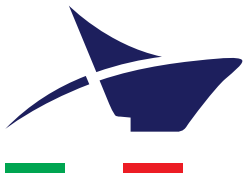


INDICE

1.	La Zona Logistica Semplificata	4
1.1	Il contesto del quadro normativo italiano.....	4
1.2	La ZLS Porto e Retroporto della Spezia nel quadro normativo italiano	4
1.3	Peculiarità normative della ZLS Porto e Retroporto della Spezia.....	7
1.4	Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 4 marzo 2024, n. 40. Regolamento di istituzione di Zone logistiche semplificate (ZLS) ai sensi dell'articolo 1, comma 65, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.....	7
2.	Lo scenario di contesto della ZLS Porto e Retroporto della Spezia.....	9
2.1	Scenario internazionale	9
2.2	Il Mediterraneo	9
2.3	L'Italia	11
3.	Le aree funzionalmente connesse alla ZLS Porto e Retroporto della Spezia.....	13
3.1	Introduzione.....	13
3.2	Rappresentazione grafica delle aree coinvolte	14
3.3	Valori massimi della superficie della ZLS del Porto e Retroporto della Spezia.....	21
3.4	Calcolo delle superfici.....	22
3.5	Cartografia delle aree ammesse ai benefici ai sensi della Carta degli Aiuti di Stato	22
4.	Sistema infrastrutturale della ZLS: il porto, i nodi inland e le reti.....	23
4.1	Quadro generale	23
4.2	Infrastrutture di collegamento	26
4.2.1	Infrastrutture stradali	27
4.2.2	Interconnessioni delle aree ZLS del porto e Retroporto della Spezia con la rete autostradale	28
4.2.3	Infrastrutture ferroviarie	29
4.2.4	La linea ferroviaria Pontremolese	32
5.	L'impatto economico atteso con l'istituzione della ZLS Porto e Retroporto della Spezia .	34
5.1	Introduzione: il container, forza motrice del porto.....	34
5.2	L'impatto economico generato dal porto della Spezia.....	40
5.3	Relazione economico funzionale del porto della Spezia con lo spezzino.....	42
5.4	Relazione economico funzionale del porto della Spezia con il parmense	43
5.5	L'export delle imprese parmensi dal porto della Spezia	46



6.	L'ampliamento infrastrutturale del porto spezzino funzionale alla ZLS	50
6.1	Introduzione.....	50
6.2	La pianificazione portuale	50
6.3	Le banchine	55
6.4	Il retroporto. Dry port di Santo Stefano di Magra (SSM) e corridoi Ten-t	56
6.5	Le aree retroportuali di Santo Stefano Magra	60
6.6	La ZLS del porto e retroporto della Spezia e il Made in Italy.....	60
6.7	La scelta dell'innovazione tra le leve principali della ZLS Porto e Retroporto La Spezia .	61
6.8	Le filiere strategiche	62
7.	Gli strumenti attuativi della ZLS.....	65
7.1	Inquadramento urbanistico e criteri.....	65
7.2	Le semplificazioni burocratiche introdotte dall'art. 12 del DPCM 40/2024.....	66
7.3	Semplificazioni amministrative di competenza regionale per la realizzazione degli investimenti delle Regioni per iniziative imprenditoriali nella ZLS.....	67
7.4	Semplificazioni amministrative vigenti in via ordinaria	67
7.5	Le semplificazioni amministrative aggiuntive profilate per la ZLS.....	68
7.6	A agevolazioni di natura doganale relative al Porto della Spezia	68
7.7	Eventuali ulteriori agevolazioni	73
7.8	Percorso semplificato per la soluzione di controversie giudiziali aventi origine nella ZLS	74
8.	Sportello Unico ZLS	76
8.1	Semplificazioni Amministrative introdotte dall'art. 12 DPCM 40/2024 – Autorizzazione Unica e Sportello Unico Digitale	76
8.2	Presupposti per l'accesso allo sportello e rilascio dell'Autorizzazione Unica.....	78
8.3	Tipologia di procedimenti e istanze	79
8.4	Esempio documentazione da allegare alle istanze	80
8.4.1	Insedimento di nuova attività	80
8.4.2	Sviluppo di attività esistenti	81
9.	Il marketing di promozione della ZLS	86
10.	Il funzionamento della ZLS.....	88
10.1	Il processo di consultazione	88
10.2	La governance della ZLS: il Comitato di Indirizzo e la Cabina di Regia	89
10.3	La Commissione Consultiva della ZLS.....	91
10.4	La struttura di progetto ZLS	92



1. La Zona Logistica Semplificata

1.1 Il contesto del quadro normativo italiano

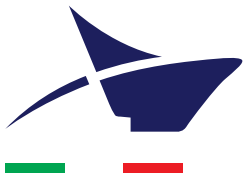
Lungo le coste italiane si articolano 15 porti core della rete europea di trasporto TEN-t, organicamente integrati al territorio peninsulare, orograficamente molto complesso per la presenza di estesi sistemi montagnosi e collinari, attraverso sistemi infrastrutturali che collegano l'entroterra al mare. In tale contesto, la ZLS si configura come sostegno fondamentale di resilienza, crescita e sviluppo delle attività produttive e logistiche in relazione funzionale alle attività portuali. In tal modo il porto si configura non semplice infrastruttura protesa verso il mare, ma elemento strategico di pianificazione e programmazione logistica, coerente alle esigenze degli insediamenti funzionalmente ad esso collegato. Allo stesso tempo, dal porto si irradiano processi di ricerca e sviluppo, innovazione e digitalizzazione, che aumentano sicurezza, efficienza e affidabilità del sistema. In tale contesto virtuoso, la rete infrastrutturale stradale e ferroviaria che funge da collegamento tra il porto e la sua ZLS, si trasforma, evolvendosi in un sistema integrato di servizi competitivi.

In altre parole, la ZLS è definita dalla relazione industria-logistica-porto, accompagnata dal presupposto, necessario e qualificante, del pieno coinvolgimento di tutti gli Enti necessari ad attivare processi di semplificazione e di agevolazione degli aspetti burocratici. Ulteriore valore può essere prodotto dalle Regioni, attraverso la messa in campo di strumenti di stimolo occupazionale accompagnati da programmi formativi della forza lavoro sincroni alle esigenze alla domanda.

1.2 La ZLS Porto e Retroporto della Spezia nel quadro normativo italiano

In Italia la ZLS discende dal quadro normativo della ZES, istituita dagli artt. 4 e 5 del Decreto-Legge del 20 giugno 2017, n. 91, recante: "Disposizioni urgenti per la crescita economica del Mezzogiorno", convertito con modificazioni, dalla Legge del 3 agosto 2017, n. 123, e attuato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) del 25 gennaio 2018 n.12. Il decreto-legge n. 124/2023 ha istituito, a partire dal 1° gennaio 2024, la Zona economica speciale per il Mezzogiorno - "ZES unica" che comprende i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna e che ha sostituito le precedenti ZES frammentate in 8 diverse strutture amministrative. Tra le novità introdotte dalla ZES unica, una delle più rilevanti è stata l'istituzione di una Cabina di Regia a livello di Governo centrale che mantenga però uno stretto coordinamento con le Regioni in ottica di uno sviluppo strategico ed unitario.

Analogamente alle ZES delle aree portuali delle regioni "meno sviluppate" ed "in transizione", la normativa ha previsto e disciplinato condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti anche in altre aree portuali con l'istituzione delle **Zone logistiche**

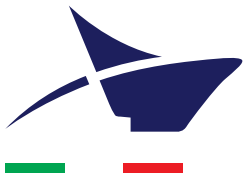


semplificate (ZLS), nelle regioni individuate dalla normativa europea come “più sviluppate”, che includano almeno un’area portuale compresa nella rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

Le Zone Logistiche Semplificate (ZLS) sono state previste dalla Legge 27 dicembre 2017, n. 205, art. 1, commi 61-65 e s.m.i., con cui sono state estese anche ai porti del Nord Italia alcune delle agevolazioni previste dalle ZES.

Successivamente, con il DPCM 40/2024 del 04.03.2024 in vigore dal 17.04.2024 relativo alle ZLS e con il DL 60/2024 del 17.05.2024 (c.d. Decreto Coesione, convertito con modificazioni dalla L. 95/2024) relativo alle ZES, le discipline sono state, almeno in parte, differenziate. Inoltre, il Decreto Coesione, all’art. 13, ha confermato l’estensione del credito d’imposta “ZES Unica Mezzogiorno” anche alle ZLS, limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell’articolo 107.3.c) del TFUE, con una dotazione di 80 milioni per l’anno 2024. Con il decreto del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, del 30 agosto 2024 sono stati definiti le modalità di accesso al beneficio nonché i criteri e le modalità di applicazione e di fruizione del credito d’imposta e dei relativi controlli, anche al fine di assicurare il rispetto del limite complessivo di spesa pari a 80 milioni di euro per l’anno 2024. Con provvedimento del 10 febbraio 2025 è stato reso noto che la percentuale del credito d’imposta effettivamente fruibile da ciascun beneficiario è pari al 100% dell’importo richiesto. La Legge di conversione del Decreto Milleproroghe (L. 21 febbraio 2025, n. 15, art. 3, comma 14-octies) ha stabilito l’applicazione della misura del credito di imposta, di cui all’art. 13, comma 1 della L. 4 luglio 2024 n. 95, in relazione agli investimenti realizzati dal 1° gennaio 2025 al 15 novembre 2025. Con provvedimento dell’Agenzia delle Entrate del 27 marzo 2025 sono stati approvati i modelli di comunicazione di cui all’articolo 3, comma 14-novies, del decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202, per l’utilizzo del contributo sotto forma di credito d’imposta per gli investimenti realizzati dal 1° gennaio 2025 al 15 novembre 2025 nelle Zone Logistiche Semplificate, di cui all’articolo 13 del decreto-legge 7 maggio 2024, n. 60, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 luglio 2024, n. 95, con le relative istruzioni, e definizione delle modalità di trasmissione telematica; con risoluzione n. 10 del 6 febbraio 2025 è stato istituito l’apposito codice tributo.

In sede di conversione del Decreto Coesione è stato introdotto anche l’art. 13-bis recante “Istituzione delle Zone logistiche semplificate nelle regioni in transizione”, riguardante le Marche e l’Umbria. Il DPCM di definizione delle procedure di istituzione delle ZLS per le medesime regioni e le loro modalità di funzionamento e di organizzazione è in fase di emanazione, su parere favorevole della Conferenza Unificata rilasciato il 17 aprile 2025.



Di conseguenza, molti elementi caratterizzanti le ZES sono stati inizialmente traslati anche alle ZLS, tra cui:

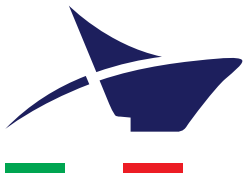
- l'inclusione di almeno un'area portuale compresa nella rete transeuropea dei trasporti Ten-t e aree retroportuali, anche di carattere produttivo, e laddove esistenti aree aeroportuali, piattaforme logistiche e interporti.
- la perimetrazione complessiva non si avvale del principio della contiguità territoriale, perciò le aree che la compongono possono essere separate geograficamente, purché siano legate da un chiaro nesso economico-funzionale. Quindi, le aree indicate nel Piano di sviluppo strategico ZLS, devono condividere attività economico-produttive, anche solo di potenziale sviluppo, e adeguate infrastrutture di collegamento.
- sono escluse le zone residenziali, mentre l'estensione complessiva perimetrata non può eccedere la superficie totale indicata nell'Allegato 1) del DPCM n. 40/2024, recante il Regolamento attuativo delle ZLS.

In buona sostanza, la Zona logistica semplificata (ZLS) è istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta della regione interessata, per una durata massima di sette anni, rinnovabile fino a un massimo di ulteriori sette anni.

La proposta deve essere corredata di un piano di sviluppo strategico, che includa la specifica della delimitazione delle zone interessate in coerenza con le zone portuali. Infine, per l'istituzione delle Zone logistiche semplificate si applicano le disposizioni di cui al DPCM 4 marzo 2024, n. 40.

In generale, le agevolazioni riconosciute alle nuove imprese, o a quelle già esistenti che avvieranno un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella ZLS Porto e Retroporto della Spezia, sono pertanto:

- procedure semplificate e regimi procedimentali speciali;
- 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);
- crediti di imposta ammissibili ai sensi e nei termini di cui alla Decisione della Commissione Europea C(2023)8654 final del 18 dicembre 2023 con cui è stata approvata la vigente carta degli aiuti di stato 2021-2027.



1.3 Peculiarità normative della ZLS Porto e Retroporto della Spezia

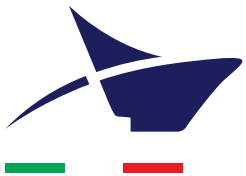
La norma relativa alla istituzione della ZLS Porto e Retroporto della Spezia, ricadente nell'ambito della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, caratterizzata dal comprendere due porti di Regioni diverse (Liguria e Toscana), è riferita all'art. 48-quinquies del DL 76/2020 convertito con modificazioni in L. 120/2020 al comma 1, che ha introdotto una modifica dell'art. 1 comma 62 della succitata L. 205/2017, recando: "Qualora in una regione ricadano più Autorità di Sistema Portuale di cui alla Legge del 28 gennaio 1994, n. 84, e nell'ambito di una delle dette Autorità rientrano scali siti in regioni differenti, la regione è autorizzata ad istituire una seconda Zona Logistica Semplificata, il cui ambito ricomprenda, tra le altre, le zone portuali e retroportuali relative all'Autorità di sistema portuale che abbia scali in regioni differenti".

Per quanto riguarda il porto toscano di Marina di Carrara, parte integrante della AdSP MLOr, esso è compreso nella domanda di istituzione della ZLS regionale toscana. Pertanto, il presente Piano sconta il porto spezzino dal sistema portuale complessivo in cui è inserito, e si focalizza esclusivamente sul contesto economico funzionale integrato logisticamente al porto della Spezia, che riguarda nella fattispecie il sistema ligure-emiliano gravitante sulla Pontremolese.

In sede di gruppo di lavoro interistituzionale coordinato dalla Regione Liguria, di cui si dirà meglio infra, è stato preso atto che le aree retroportuali elencate all'art. 7 c. 1 del DL 109/2018 e facenti parte della ZLS "Porto e Retroporto di Genova" ("i retroporti di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure) coincidono, in parte, con aree retroportuali o interportuali di interesse del porto della Spezia. Le aree logistiche e retroportuali di interesse specifico del Porto della Spezia e dell'AdSP Mar Ligure Orientale sono indicate in seguito nel presente Piano.

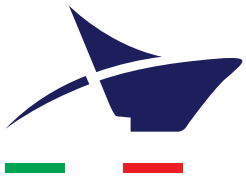
1.4 Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 4 marzo 2024, n. 40. Regolamento di istituzione di Zone logistiche semplificate (ZLS) ai sensi dell'articolo 1, comma 65, della legge 27 dicembre 2017, n. 205

La recente adozione del Regolamento della ZLS, reca la disciplina delle Zone logistiche semplificate (ZLS), nel rispetto di quanto stabilito dall'articolo 1, commi da 61 a 65-bis, della legge n. 205 del 2017. Esso è adottato al fine di creare condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi per consentire, nelle aree interessate, lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese, definendo in particolare, le modalità per l'istituzione della ZLS, comprese le ZLS interregionali che è l'ambito di interesse del presente Piano di Sviluppo Strategico, la durata; i criteri per l'identificazione e la delimitazione dell'area ZLS; le



misure di organizzazione e di funzionamento della ZLS; le misure di semplificazione applicabili alla ZLS.

L'Art. 3, Requisiti della ZLS, al comma 4 norma e regola la fattispecie della seconda ZLS regionale, che è l'ambito nel quale si colloca la ZLS del porto di La Spezia, tenendo conto che il D.L. 109/2018 convertito nella L. 130/2018 ha istituito, a seguito del crollo del ponte Morandi, quella del porto di Genova. L'articolo recita: "Qualora in una delle regioni di cui al comma 1 ricadano più Autorità di sistema portuale di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, e nell'ambito di una delle dette Autorità rientrino scali siti in regioni differenti, la regione è autorizzata ad istituire una seconda ZLS, il cui ambito ricomprenda, tra le altre, le zone portuali e retroportuali relative all'Autorità di sistema portuale che abbia scali in regioni differenti. Le aree retroportuali possono far parte della ZLS anche se ricadono in altre regioni in cui sono presenti aree portuali. In ogni caso resta fermo che l'area complessivamente a disposizione per l'istituzione di ZLS nelle regioni coinvolte non può eccedere la sommatoria delle superfici indicate per ciascuna regione nell'Allegato 1. Al fine del rispetto di tale limite, le superfici retroportuali coincidenti con quelle ricadenti in altre ZLS sono calcolate una sola volta, sulla base di accordi tra le regioni interessate. I medesimi accordi disciplinano, altresì, per le suddette superfici l'applicazione delle eventuali diverse misure previste dai rispettivi Piani di sviluppo strategici."



2. Lo scenario di contesto della ZLS Porto e Retroporto della Spezia

2.1 Scenario internazionale

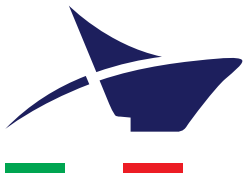
Negli ultimi anni importanti sconvolgimenti a seguito di pandemia Covid-19, crisi climatica e conflitti geopolitici, hanno riportato alla ribalta l'importanza del mare e dei collegamenti marittimi, protagonisti assoluti del commercio internazionale: il 90% del traffico internazionale delle merci viaggia via mare, producendo circa il 12% del Pil globale, in termini di trasporto marittimo e logistica portuale.

Il contesto odierno, caratterizzato da forte imprevedibilità seguita da cambiamenti repentini dei traffici e riallineamenti produttivi e logistici regionali, guidati da *reshoring*, *nearshoring* e *friendshoring*, trova nelle ZLS opportunità strategiche per abbreviare le catene dei beni di consumo e dei prodotti intermedi e rendere sicuri i rifornimenti. A loro volta, le compagnie di navigazione si difendono dalla volatilità della domanda di stiva agendo sul numero di navi in circolazione, lasciando tuttavia inalterato il trend del gigantismo navale, e quindi senza allentare la pressione sui porti in termini di adeguamento infrastrutturale e di capacità nella movimentazione di un numero maggiore di container per ogni scalo nave.

Cambiamento e imprevedibilità sono dunque un mix che sempre più spesso condiziona le catene di approvvigionamento, incidendo direttamente sul commercio e sui sistemi globali di produzione e consumo, specialmente nelle aree a forte caratterizzazione manifatturiera come quelle situate nel Centro-Nord italiano. Questo insieme di fattori richiede risposte logistiche flessibili e resilienti. Ecco, quindi, che la ZLS si afferma quale strumento efficace per garantire le condizioni competitive migliori e le interconnessioni logistiche necessarie per affrontare crisi sempre più frequenti e improvvise, tanto più che l'incertezza che contraddistingue questa fase del libero mercato, richiede un *modus operandi* che salvaguardi la competitività dei territori e delle imprese italiane, basato sul rafforzamento strategico delle catene del valore attraverso un mix logistico, costituito da servizi portuali efficienti e flessibili, snellimenti procedurali e agevolazioni. L'istituzione della ZLS del porto e retroporto della Spezia apre una grande finestra di internazionalizzazione del sistema economico-produttivo che gravita sul porto spezzino, che a sua volta si sta velocemente attrezzando a livello infrastrutturale e digitale per rispondere alle nuove sfide.

2.2 Il Mediterraneo

Benché l'area occupata dal Mediterraneo sia solo l'1% di quella dei mari della terra, è attraversata dal 20% del traffico marittimo globale, che sale al 27% se si considera il solo segmento dei servizi di linea container. Da qui si comprende quanto il Mediterraneo sia legato all'economia globale e allo sviluppo di ampi sistemi regionali, che aprono forti prospettive di crescita.



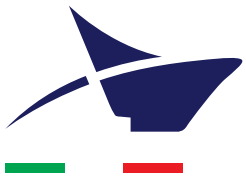
La “regionalizzazione della globalizzazione” nel Mediterraneo offre alternative logistiche alle catene del valore, creando o avvicinando geograficamente più aree specializzate, che assicurano la sicurezza dei rifornimenti ai mercati di consumo, sostituendo sempre più la pratica del just in time con quella dell’immagazzinamento di grandi scorte. Tale fenomeno, ormai sempre più circoscritto alle aree Free Zone, è sostenuto dai porti, luoghi di arrivo e partenza di linee sia di breve-medio raggio sia intercontinentali, in cui il porto della Spezia è protagonista da lungo tempo.

In tal senso, la ZLS rappresenta lo strumento innovativo e necessario per rafforzare e sviluppare ulteriormente insediamenti produttivi e attività logistiche funzionalmente connessi al porto, bloccando pericolose delocalizzazioni e incoraggiando nuovi investimenti, senza escludere la possibilità di avviare una inversione di tendenza, di rientro delle attività delle imprese italiane attualmente delocalizzate altrove.

L’Alto Tirreno dove è insediato il porto della Spezia, è caratterizzato da economie mature, mentre la costa meridionale del Mediterraneo costituisce un importante affaccio del continente africano, costellato di paesi emergenti. Sulla linea di costa che va dall’Egitto al Marocco stanno sorgendo importanti infrastrutture portuali, collegate a estese free zone e nuove città. Ma il Mediterraneo africano è anche la via d’accesso al resto del continente, che presenta il più alto tasso di crescita demografica al mondo, attualmente conta circa 1,4 miliardi di abitanti, con orizzonte di arrivare a 2,5 miliardi entro 2050, delineandosi come uno dei più importanti mercati mondiali della domanda.

Questa enorme opportunità per il commercio internazionale, vede l’Italia come il paese che per vicinanza geografica e sviluppo manifatturiero e portuale, più di altri può inserirsi organicamente in questo processo di sviluppo, tanto più che l’integrazione economica tra le due sponde, che già hanno molte complementarietà, non potrà avvenire senza il sostegno dei collegamenti marittimi diretti. Ciò si traduce in una forte crescita dei traffici infra-mediterranei, che già registrano il +3,7% nel Mediterraneo Orientale e il +2,9% nel Mediterraneo Occidentale, i maggiori tassi di crescita al mondo, dopo quelli della Cina.

In tale contesto, il porto della Spezia si configura come driver internazionale strategico, agendo da *trade union* logistico delle imprese ad esso funzionalmente collegate. In questa ottica, l’istituto della ZLS è premessa imprescindibile per poter accelerare e consolidare un sistema di export manifatturiero verso l’Africa e di import dall’Africa di materie prime, oltre a rafforzare l’interconnessione logistica con tutti quei mercati che passando dal Mediterraneo, arrivano in Asia, Americhe e Oceania.



2.3 L'Italia

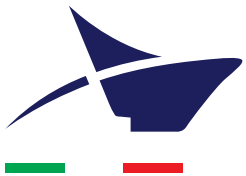
In virtù del nesso funzionale porto-insediamenti produttivi-territori, e di quanto finora illustrato, la ZLS del Porto e Retroporto della Spezia opererà nel contesto generale italiano, costellato di PMI e tipicamente dipendente dall'import di materie prime e semi lavorati e dall'export di prodotti finiti o intermedi, a cui tutto il sistema portuale italiano è strettamente correlato.

Dal Rapporto Regionale PMI 2022 di Cerved-Confindustria, in Italia la pandemia ha interrotto la lenta ripresa delle Piccole e Medie Imprese (PMI), che costituiscono l'hard produttivo-economico del Paese e che nel 2019, dopo cinque anni consecutivi di crescita, avevano quasi raggiunto in termini reali i livelli di fatturato del 2007, discostandosene solo per lo 0,1%. Prima della pandemia, le PMI erano 160 mila, tra i 10-249 addetti e con giro d'affari compreso tra i 2 – 50 milioni di euro, distribuite soprattutto nel Nord Italia (95 mila), seguito dal Centro (33 mila) e dal Mezzogiorno (32 mila).

In generale, il tessuto produttivo nazionale, eterogeneo e con esposizioni locali differenti, sul piano settoriale ha subito in modo asimmetrico lo shock sanitario della pandemia. Le perdite più forti si sono registrate nel turismo, alberghi e ristorazione, moda e concessionari di autoveicoli. Ciononostante, le PMI registrate benchè scese del 3,9%, il loro numero (153.627) è superiore del 2,5% rispetto a quello 2007, con perdite maggiori al Centro (-6,6%), seguito da Mezzogiorno (-4,1%), Nord Ovest (-3,3%) e Nord Est (-2,7%).

La tenuta sostanziale delle PMI italiane è stata favorita, da una parte, dalle massicce dosi di liquidità iniettate nel sistema dagli interventi straordinari governativi e dai bassi tassi di interesse, e dall'altra dalla logistica e in particolare dai **porti italiani, che non si sono mai fermati, garantendo la fornitura di quanto necessario alle produzioni delle imprese e alla popolazione. Durante i *lock down* l'esplosione dell'e-commerce, che ha mantenuto in vita molte imprese, è stato possibile proprio grazie ai porti e alla logistica correlata.**

Nel 2021, pur senza colmare il gap con il periodo pre-Covid (-1,2% rispetto al 2019) i primi incrementi dei ricavi hanno segnalato l'inizio di una ripresa. I recuperi maggiori sono stati nel Mezzogiorno (+0,8%), seguito da Nord Est (-0,5%), Nord Ovest (-1,6%), Centro (-2,8%). Contemporaneamente, è cresciuto il tasso di natalità delle imprese del +19,8% su base annua (oltre 96 mila nuove imprese), pur mantenendosi ancora sotto di 11 mila unità rispetto al 2019, causato dal saldo negativo dell'anno precedente, concentrato per oltre l'80% al Sud (-4.547) e al Centro (-4.339). Le chiusure, invece, calano su base annua in tutte le tipologie, risultando molto distanti dai livelli prima del Covid.



Nel 2022 la destabilizzazione internazionale per l'insorgere del conflitto russo-ucraino, i consistenti aumenti dei prezzi delle materie prime, che hanno spinto una forte inflazione e il rallentamento della principale economia europea, la Germania, sono stati elementi di criticità, che si stanno riflettendo tuttora sulle dinamiche commerciali, motore del nostro sistema produttivo, che sostanzialmente importa materie prime ed esporta semilavorati e prodotti finiti, come già sottolineato precedentemente. A questo si aggiunge la crisi del Mar Rosso, che finchè perdura, ha ricadute logistiche ed economiche in tutta Europa.

Nonostante i riverberi dei nervosismi globali sull'economia italiana in termini di restrizioni all'import e all'export, di criticità di approvvigionamento di alcuni input produttivi e di rincari delle materie prime e dell'energia, i fondamentali confermano l'ancoraggio profondo e stabile dei territori funzionali al porto della Spezia al sistema produttivo a più alto valore aggiunto del Paese. Il porto ha saputo affrontare il congestionamento e lo *shortage* di box durante la pandemia, e ora l'alternanza dei volumi a causa delle problematiche geopolitiche internazionali, che si stanno manifestando in tutti i porti europei con molti segni negativi (anno 2023).

La ZLS del Porto e Retroporto della Spezia, in tale contesto, permette di rafforzare il sistema logistico necessario alle PMI manifatturiere e ai consumatori, per ammortizzare sistematicamente gli urti e gli shock dei mercati internazionali dell'offerta e della domanda. Il sistema che ne deriva, tra porto e territori ad esso funzionalmente connessi, rafforza in modo flessibile la capacità di declinare le esigenze delle catene del valore in entrata e in uscita, aprendo nuove vie anche alla possibilità di affrontare positivamente le criticità inerenti alla transizione energetica. In altre parole, la ZLS del Porto e Retroporto della Spezia guarda anche a incoraggiare sistemi ecologicamente virtuosi, puntati anche al riciclo degli scarti, al raggiungimento dello zero emissioni, a tutelare l'ambiente. Attualmente, le stime di Cerved calcolano in circa 16.000 le PMI a rischio transizione, soprattutto per la mancanza di strutture interne finanziarie adeguate ad affrontare investimenti di riconversione. Proprio su questo la ZLS spezzina intende agire come elemento aggregante di interventi pianificatori che sviluppino comunità energetiche green, a beneficio del sistema e dei territori.



3. Le aree funzionalmente connesse alla ZLS Porto e Retroporto della Spezia

3.1 Introduzione

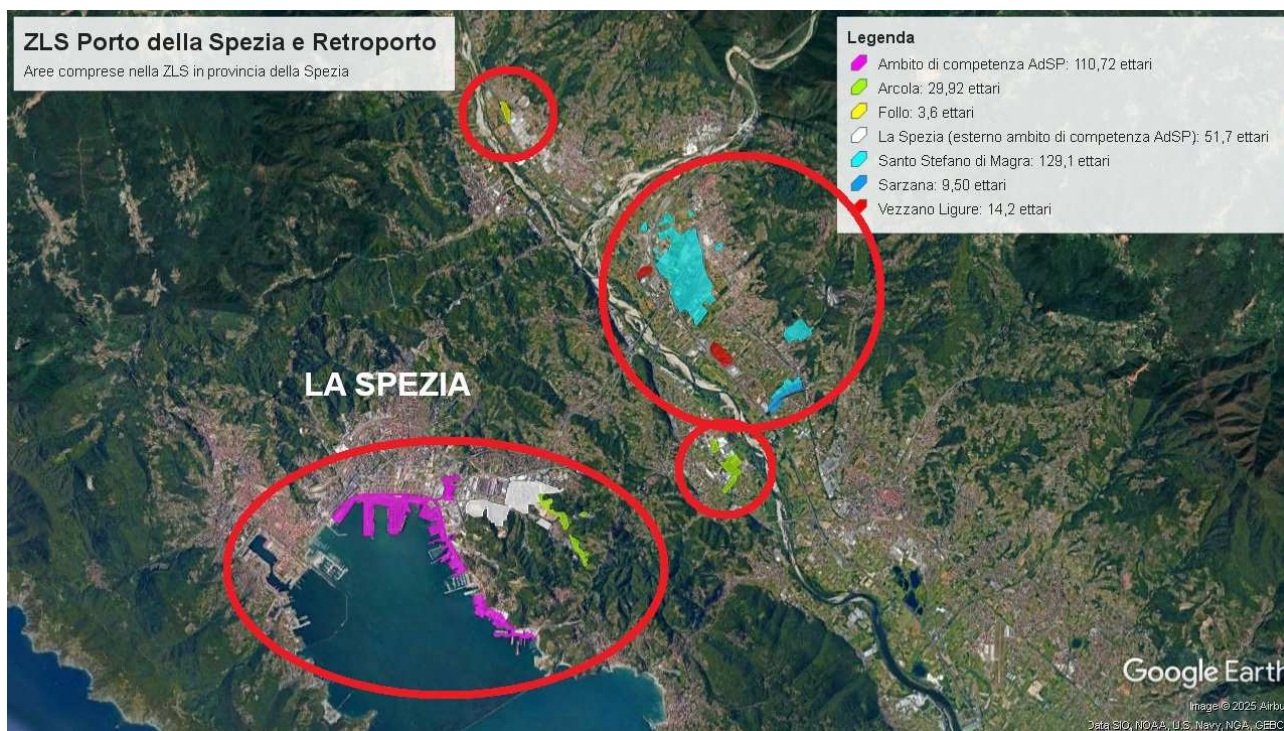
La stretta relazione del porto della Spezia con il territorio parmigiano ha indotto congiuntamente la Regione Liguria e la Regione Emilia Romagna a delineare una ZLS che sviluppa una macro-area geografica connessa al porto.

Dopo approfondite interlocuzioni tra AdSP MLOr, Regione Liguria, Regione Emilia Romagna, province e comuni interessati a sviluppare e potenziare il rapporto economico funzionale con il porto della Spezia, necessario e vitale alle catene di approvvigionamento e alle attività produttive insediate nei territori, in virtù delle indicazioni contenute nell'allegato 1 del Regolamento, la ZLS Porto e Retroporto della Spezia che ne è risultata è così composta:

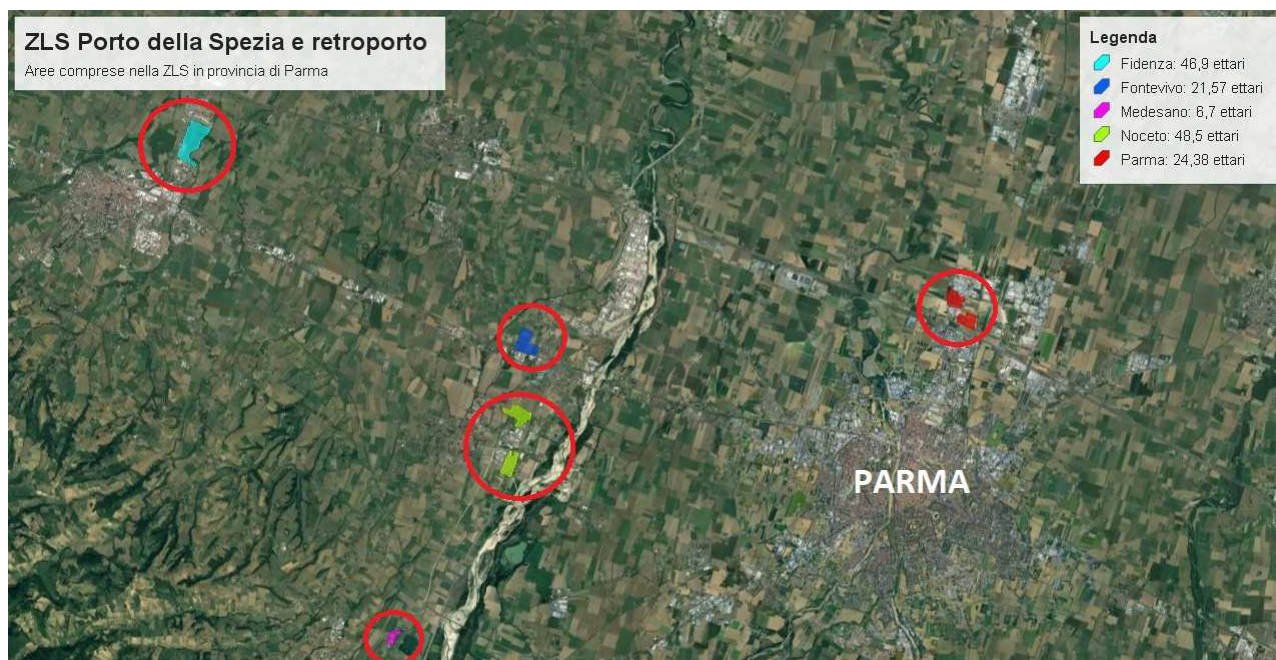
Regione	Provincia	Comune
Liguria	La Spezia	Arcola
		Circoscrizione AdSP
		Follo
		La Spezia
		Santo Stefano di Magra
		Sarzana
		Vezzano Ligure
Emilia Romagna	Parma	Fidenza
		Fontevivo
		Medesano
		Noceto
		Parma

3.2 Rappresentazione grafica delle aree coinvolte

Per una immediata comprensione della collocazione geografica delle varie zone interessate di entrambe le province, si rimanda alle seguenti cartine:



Cartografia d'insieme delle aree inserite nella ZLS Porto e Retroporto della Spezia ricadenti nella provincia della Spezia (Fonte AdSP MLor)



Cartografia d'insieme delle aree inserite nella ZLS Porto e Retroporto della Spezia ricadenti nella provincia di Parma (Fonte AdSP MLOr)

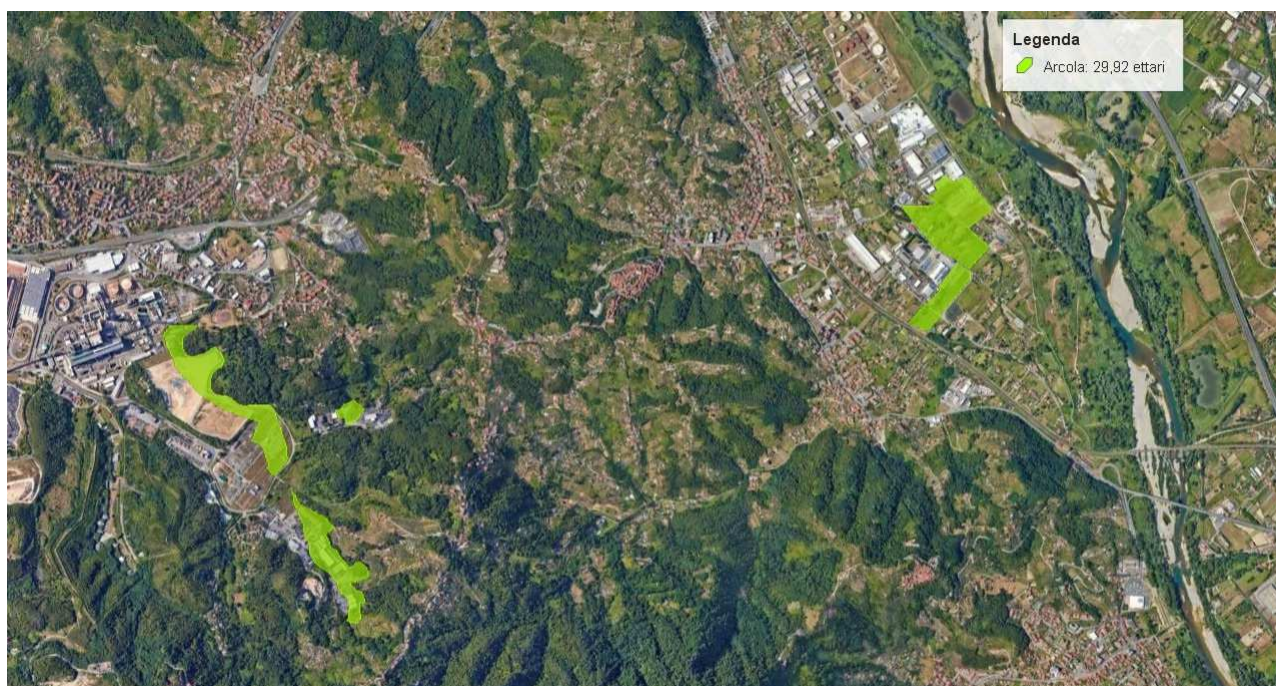
Scendendo nel particolare di ogni singolo comune, che ha proposto proprie zone per l'implementazione della ZLS del Porto e Retroporto della Spezia, viene riportata la seguente cartografia:



Aree inserite nella ZLS ricadenti nell'ambito di competenza AdSP MLOr. (Fonte AdSP MLOr)



Aree inserite nella ZLS ricadenti nel comune della Spezia (Fonte AdSP MLOr)



Aree inserite nella ZLS ricadenti nel comune di Arcola (Fonte AdSP MLOr)



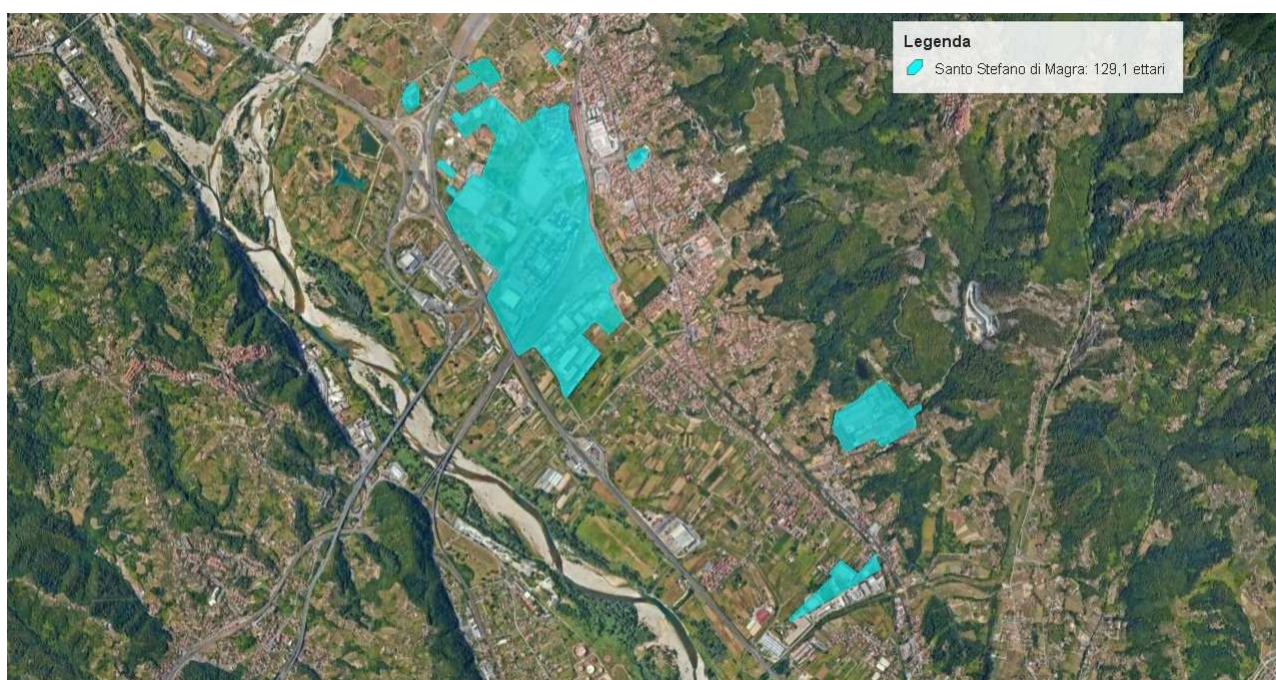
Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Orientale
Porti di La Spezia e
Marina di Carrara



DIREZIONE GENERALE DI AREA SVILUPPO ECONOMICO
SETTORE BLUE ECONOMY, ENERGIA E SVILUPPO DEL SISTEMA LOGISTICO E PORTUALE



Aree inserite nella ZLS ricadenti nel comune di Vezzano Ligure (Fonte AdSP MLOr)



Aree inserite nella ZLS ricadenti nel comune di Santo Stefano di Magra (Fonte AdSP MLOr)



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Orientale
Porti di La Spezia e
Marina di Carrara



DIREZIONE GENERALE DI AREA SVILUPPO ECONOMICO
SETTORE BLUE ECONOMY, ENERGIA E SVILUPPO DEL SISTEMA LOGISTICO E PORTUALE



Aree inserite nella ZLS ricadenti nel comune di Follo (Fonte AdSP MLor)



Aree inserite nella ZLS ricadenti nel comune di Sarzana (Fonte AdSP MLor)



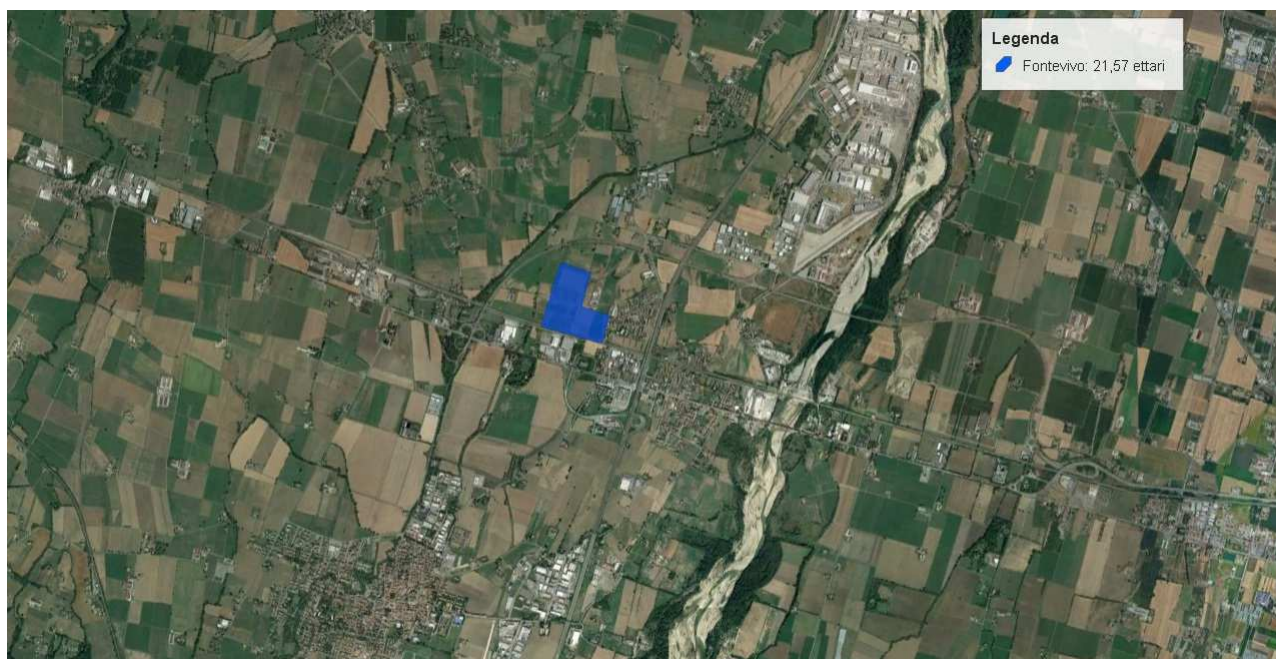
Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Orientale
Porti di La Spezia e
Marina di Carrara



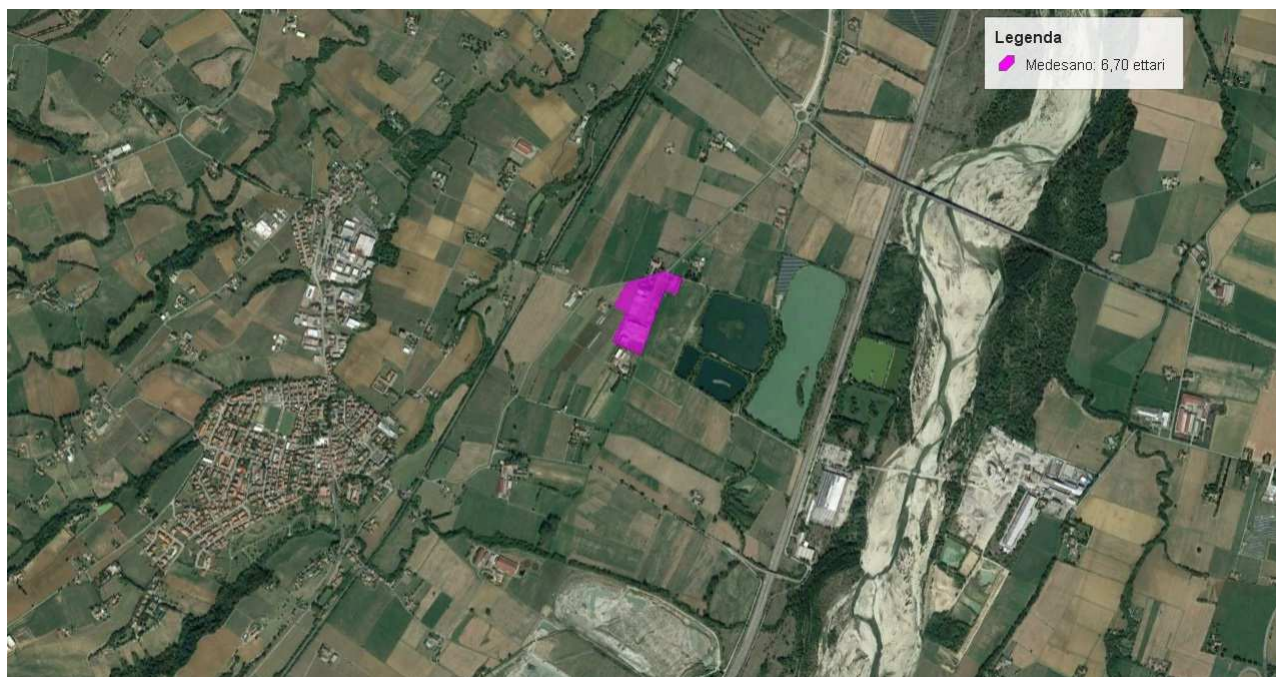
DIREZIONE GENERALE DI AREA SVILUPPO ECONOMICO
SETTORE BLUE ECONOMY, ENERGIA E SVILUPPO DEL SISTEMA LOGISTICO E PORTUALE



Aree inserite nella ZLS ricadenti nel comune di Fidenza (Fonte AdSP MLOr)



Aree inserite nella ZLS ricadenti nel comune di Fontevivo (Fonte AdSP MLOr)



Aree inserite nella ZLS ricadenti nel comune di Medesano (Fonte AdSP MLOr)



Aree inserite nella ZLS ricadenti nel comune di Noceto (Fonte AdSP MLOr)



Aree inserite nella ZLS ricadenti nel comune di Parma (Fonte AdSP MLOR)

3.3 Valori massimi della superficie della ZLS del Porto e Retroporto della Spezia

Il DPCM 40/2024 impartisce i criteri per l'identificazione delle aree strategiche al fine di istituire le ZLS. Dalla lettura dell'allegato 1 al DPCM, risulta possibile esaminare i massimali assegnati a ogni Regione italiana.

Nel caso delle ZLS interregionali (distinguendo tra forma congiunta e forma associativa), 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 2021) ed alla superficie di ciascuna Regione, da cui risulta la rispettiva densità della popolazione, moltiplicato per fattori predeterminati, uguali per tutti.

In conclusione la superficie massima ritenuta disponibile in Liguria ammonta a **1.564 ettari**, come da schema a seguire.

Popolazione residenti	Superficie km2	Densità abitanti/km2	1,6‰ *S* (densità regione/densità Italia)		0,6‰ *S		Valore max superficie ha
			km2	ha	km2	ha	
1.518.495	5.416,15	280,36	12,39	1.238,94	3,25	324,97	1.564



3.4 Calcolo delle superfici

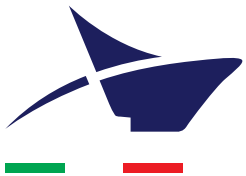
Sulla base dei documenti e degli atti prodotti dai comuni è stata quantificata la superficie totale della ZLS, di cui se ne riassumono i valori nel prospetto a seguire. Si fa presente che le superfici del territorio parmense non vanno ad intaccare il plafond emiliano, bensì incidono su quello ligure indicato nella tabella precedente, giusta accordo tra le due Regioni approvato con DGR Liguria 467/2024 e DGR RER 922/2024.

	comune	ettari
Liguria	Arcola	29,92
	Circoscrizione AdSP	110,72
	Follo	3,6
	La Spezia	51,7
	Santo Stefano di Magra	129,1
	Sarzana	1,79
	Vezzano Ligure	14,2
	Tot Liguria	341,03
Emilia Romagna	Fidenza	46,9
	Fontevivo	21,57
	Medesano	6,7
	Noceto	48,5
	Parma	24,39
	Tot Emilia Romagna	148,06
Superficie totale ZLS		489,09

3.5 Cartografia delle aree ammesse ai benefici ai sensi della Carta degli Aiuti di Stato

Le aree ricadenti nello spezzino che andranno a comporre la ZLS Porto e Retroporto della Spezia sono inserite nella Carta degli aiuti a finalità regionale dell'Italia 2022-2027, di cui alla Decisione C(2023)8654 del 18 dicembre 2023. Discorso differente per le aree della provincia di Parma, dove in nessun caso sono previsti benefici.

In allegato è riportato il dettaglio delle particelle inserite, totalmente o parzialmente in ZLS, unitamente al dato della sua ammissibilità ai crediti di imposta.



4. Sistema infrastrutturale della ZLS: il porto, i nodi inland e le reti

4.1 Quadro generale

Tra gli asset strategici correlati alla ZLS “Porto e retroporto della Spezia”, riveste particolare importanza l’asse infrastrutturale “Pontremolese”, che rappresenta il naturale collegamento stradale e ferroviario dei territori ricompresi nel sistema logistico di riferimento del Porto della Spezia, che dal retroporto di Santo Stefano Magra si sviluppano lungo la direttrice verso Parma.

In particolare, la direttrice ferroviaria, inserita nelle opere strategiche del Paese e nel programma “Italia Veloce”, si configura quale naturale corridoio logistico del porto della Spezia verso il suo hinterland.

L’istituzione di una ZLS mette a sistema l’attrattività dei territori avamposti di importantissime realtà manifatturiere, già naturalmente collegati dalla linea ferroviaria La Spezia – Parma. Il potenziamento di tale linea è fortemente sostenuto sia dalla Regione Liguria sia dalla Regione Emilia Romagna, e dai comuni che si snodano lungo la linea. Essa è strategica per molti aspetti, che coinvolgono le catene di fornitura (supply chain), nuovi investimenti e pianificazioni di reshoring, contribuendo a dare respiro e prospettiva a questa rilevante area industriale del Paese.

Il sistema portuale spezzino è servito dalle principali compagnie di navigazione container, regolarmente scalato da meganavi e da navi di medio tonnellaggio, che assicurano capacità e servizi mediterranei e intercontinentali, settimanali e bisettimanali.

Allo scopo di potenziare e amplificare la capacità e la sostenibilità del porto, la AdSP sta attuando un programma condiviso di aggiornamento, risistemazione e integrazione delle concessioni, che consente di effettuare importanti investimenti di sviluppo dei traffici ai terminalisti del porto, come illustrato nel Piano Operativo Triennale 2022-2024 della AdSP MLOr.

Il potenziamento della competitività del porto, attraverso l’adeguamento infrastrutturale fisico e digitale, è la chiave di volta che consente agli stakeholder di far crescere l’economia dei territori di riferimento del porto, aiutandola con un sistema logistico sostenibile, efficiente e affidabile. Ciò valorizza il vantaggio geografico del porto spezzino, facilmente raggiungibile da Gibilterra e da Suez, attrezzandolo di pescaggi profondi, che consentono gli arrivi delle meganavi commerciali a pieno carico, e di collegamenti viari e ferroviari, che lo proiettano direttamente sin nel cuore dell’Europa.

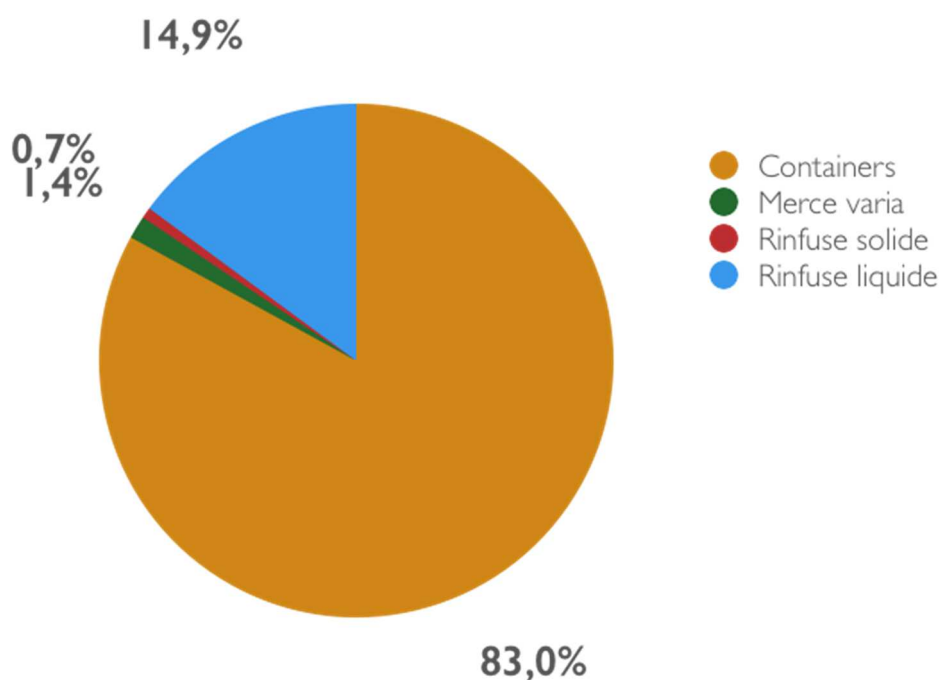
A fianco a questi elementi, la ZLS Porto e Retroporto della Spezia trova ulteriore vitalità dal costante dialogo che negli ultimi anni la AdSP MLOr ha costantemente



sviluppato, dando luogo ad una forte coesione sia all'interno della comunità portuale sia con il territorio. Questo ha permesso alla AdSP MLOr di compiere scelte programmatiche funzionali e rispondenti alle esigenze di tutti i soggetti interessati, con soluzioni ricercate nell'ambito di tali interdipendenze, in un orizzonte di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Il porto spezzino è al secondo posto degli scali nazionali cointainer gateway, grazie alle performance di banchina e del retroporto di Santo Stefano di Magra, combinate ai collegamenti viari e ferroviari verso le regioni del Centro e del Nord Italia, che si spingono fino al Centro-Nord Europa.

Proprio in virtù del ruolo svolto nel sistema economico nazionale e per il peso assunto nei traffici mediterranei e internazionali, La Spezia è stata inserita dalla Commissione europea tra i principali scali marittimi europei, che sono complessivamente 82, di cui 12 in Italia.

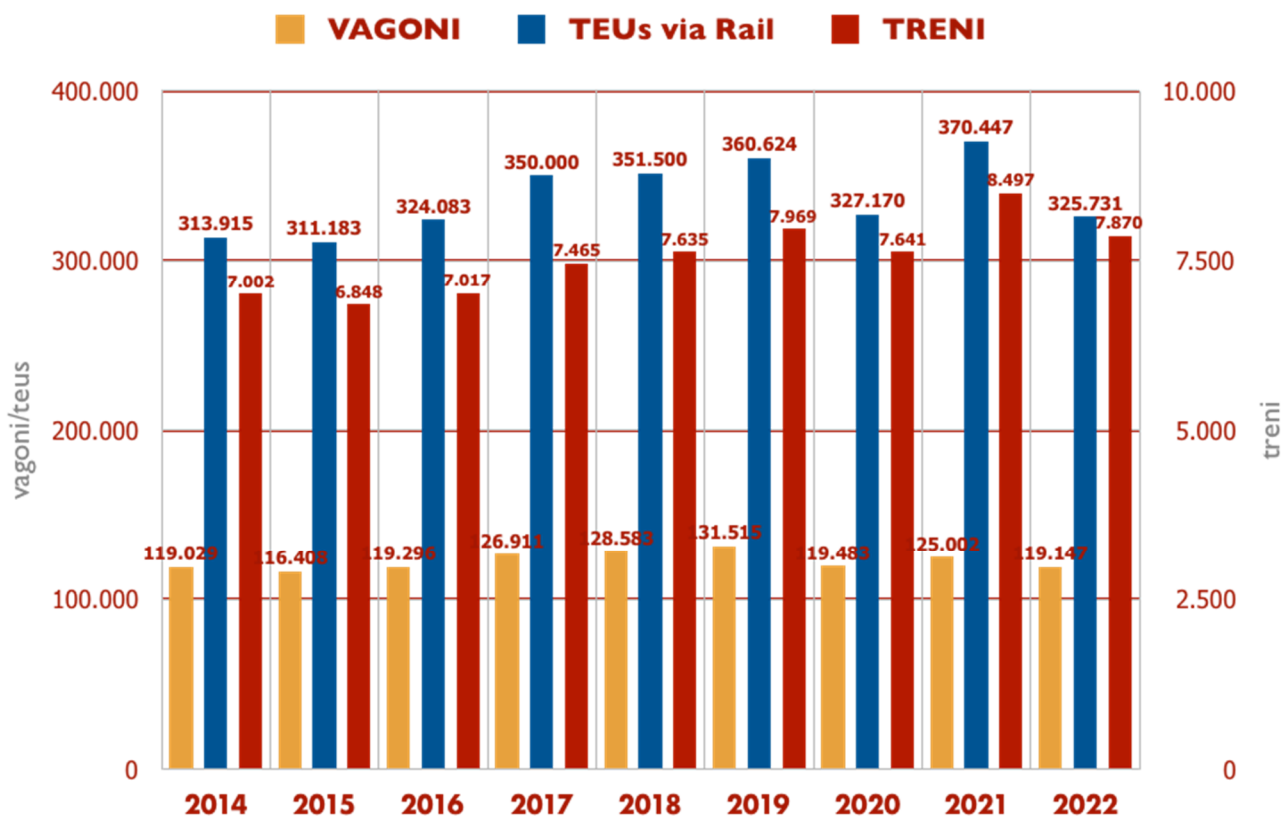


La Spezia – composizione del traffico mercantile (Fonte AdSP MLOr)

In linea con il resto della portualità europea, i traffici spezzini sono sensibili alle vicende internazionali, che dopo la bufera pandemica, da almeno due anni a questa parte, stanno vivendo le contrazioni di molte catene di fornitura a seguito dei rincari energetici, delle sanzioni contro la Federazione Russa, dell'inflazione e più recentemente della crisi del Canale di Suez.

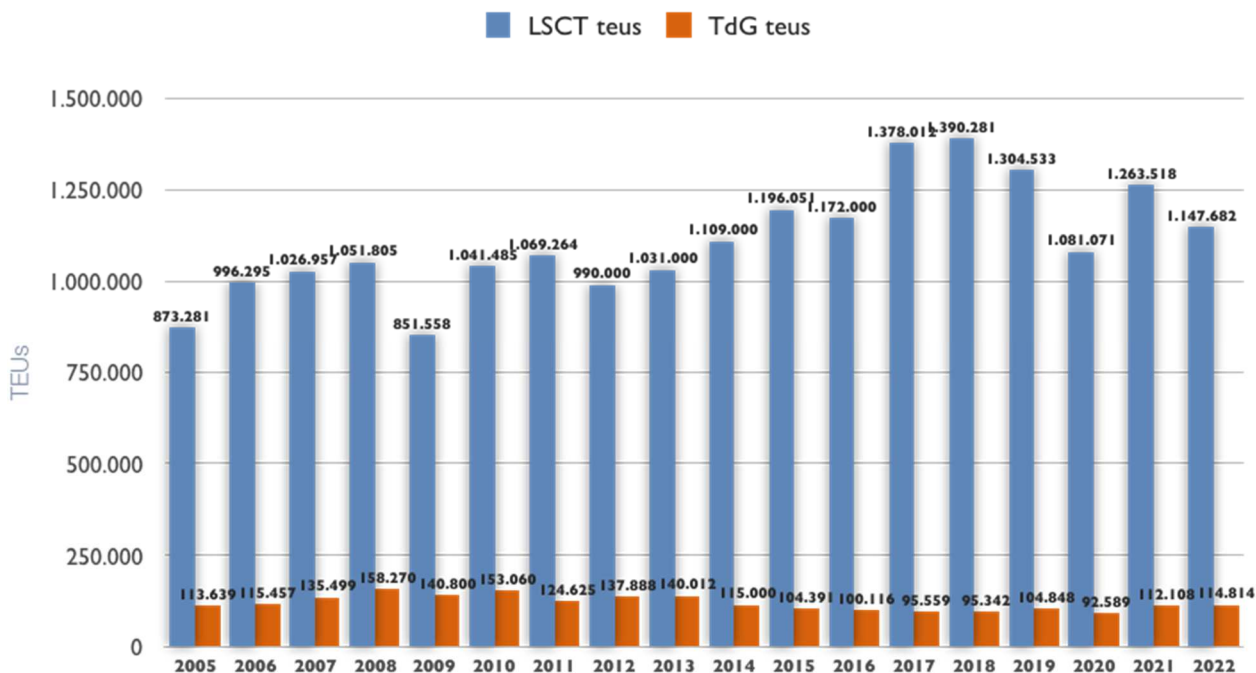


Come mostrano la tabella e il grafico a seguire, il porto di La Spezia mantiene saldo nel tempo il forte posizionamento in Italia e in Europa nel traffico container gateway, che annovera una rilevante quota di traffico intermodale, ascenso nel corso del 2023 e nel primo quadrimestre 2024 dal 30 al 34%.



La Spezia - traffico ferroviario MIST/LSSR

La tabella a seguire mostra l'andamento storico della movimentazione container nei due terminal spezzini LSCT e TdG. Da notare il trend di crescita del terminal TdG nel biennio 2021-2022, legato allo sviluppo dei traffici regionalizzati infra-mediterranei, segmento nel quale il gruppo Tarros è specializzato.



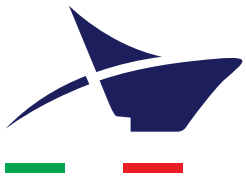
La Spezia – traffico contenitori terminalisti

4.2 Infrastrutture di collegamento

La cartina sottostante rappresenta i due principali assi di collegamento della ZLS del Porto e Retroporto della Spezia, costituiti dalla Autostrada Cisa e dalla rete ferroviaria Pontremolese.



Infrastrutture di collegamento La Spezia – Parma



4.2.1 Infrastrutture stradali

Dal punto di vista dell'accessibilità terrestre su gomma, che nel mondo della logistica delle merci è la principale modalità di trasporto di breve e medio raggio, il porto della Spezia è collegato con la rete autostradale nazionale attraverso strade a scorrimento veloce, che portano verso la A15 Parma - La Spezia e la A12 Genova - Livorno - Roma.

La tratta autostradale La Spezia-Parma, nota anche come Autostrada della Cisa, lunga circa 120 chilometri, è una delle principali arterie stradali del Nord Italia, attraversando una delle principali aree manifatturiere del Paese.

Questa autostrada, a sua volta confluyente nell'A1 che dal Nord Italia arriva fino al cuore dell'Europa, è un supporto fondamentale per potenziare, sviluppare e ampliare il traffico intermodale in uscita e in entrata dal porto della Spezia, permettendo di distribuire in modo efficiente i carichi riducendone l'impatto ambientale, grazie a un approccio logistico di trasferimento delle merci tra porto, zone di produzione e di distribuzione.

L'ammodernamento e il potenziamento dell'autostrada A15, dunque, svolge un ruolo cruciale nel garantire la fluidità del traffico di merci tra il porto della Spezia e la zona logistica di Parma, permettendo alle imprese di ridurre i tempi e i costi di trasporto, aumentandone nel contempo la competitività sul mercato nazionale e internazionale.

Entrando nello specifico del raccordo autostrada-porto, al fine di evitare le interferenze del traffico pesante con la viabilità urbana, è stata realizzata una galleria subalvea che collega direttamente i piazzali portuali alla viabilità autostradale. A nord del porto, in località Stagnoni, è predisposto un piazzale di sosta di 110 stalli per i mezzi in attesa di espletare le operazioni di consegna o di ritiro dei contenitori, con capacità di transito di circa 50 mila camion al mese.

Per efficientare ulteriormente il sistema abbattendo i tempi di attesa, è in via di implementazione definitiva un sistema satellitare gratuito dedicato agli autotrasportatori, che consente di cadenzare gli accessi al varco e verificare, in connessione con il PCS (Port Community System) del porto, la completezza della documentazione di accompagnamento, per prevenire disfunzioni e perdite di tempo. Il PCS e la rete telematica interna, indipendente ed interamente dedicata all'interscambio pubblico-privato dei dati, sono un vero e proprio fiore all'occhiello di informatizzazione dello scalo spezzino, che innalza la sua capacità competitiva in termini di sicurezza, velocità, puntualità ed efficienza.



4.2.2 Interconnessioni delle aree ZLS del porto e Retroporto della Spezia con la rete autostradale

Sotto il profilo dei collegamenti autostradali, le aree proposte per la ZLS sono ubicate in zone strategicamente ideali. Infatti **le aree logistiche della provincia spezzina** sono raccordate direttamente alla A12 Genova-Livorno, che a sua volta è interconnessa all'autostrada A15.

- L'area del Comune di Follo raggiunge la A12 tramite la viabilità che corre parallela all'autostrada La Spezia-Genova e poi si collega all'autostrada stessa in loc. Ceparana mediante nuove rampe. In futuro sarà collegata con la nuova bretella Ceparana - Santo Stefano in fase di realizzazione.
- Le aree di Vezzano Ligure e Santo Stefano di Magra sono prossime allo svincolo autostradale di Santo Stefano di Magra, dove si intersecano A15 e A12 e possono raggiungere la viabilità autostradale utilizzando brevi tratti di viabilità secondaria, che si raccordano logisticamente con la più strutturata viabilità del retroporto di Santo Stefano di Magra.
- Le aree ricadenti nel comune di Arcola si collegano in parte al tratto iniziale del raccordo autostradale A15 La Spezia-casello, tramite la rampa di accesso di recente realizzazione Porto Est, e parzialmente tramite viabilità secondaria, alla rampa di accesso al raccordo di Vezzano Ligure.
- Le aree di Sarzana sono ben collegate a partire dai caselli autostradali dove convergono A15 e A12, e poi raggiungibili tramite viabilità secondaria. Sarzana è anche raggiungibile tramite la S.S. n°1 Aurelia, la S.S. n°62 del Passo della Cisa, e la S.S. n°63 del Passo del Cerreto.

Per quanto riguarda **il territorio parmense**, le aree proposte per la ZLS sono adiacenti ai tratti autostradali A15 ed A1, collegate ad essi mediante assi di viabilità stradale strutturati o in fase di realizzazione/potenziamento di interesse regionale.

- Le aree di Medesano e Noceto si collegano allo svincolo autostradale di Parma Ovest mediante la strada Pedemontana in fase di realizzazione, che si collegherà alla SS9 (via Emilia).
- L'area di Fontevivo ricade tra la SS9 e la sua variante, ed è prossima al casello autostradale di Parma Ovest.
- Per quanto riguarda l'area del comune di Fidenza, questa è adiacente all'omonimo svincolo autostradale della A1 e si collega ad esso mediante tratti della SP12 di Soragna, strutturati per il traffico pesante.
- Infine, l'area ricadente nel comune di Parma è direttamente connessa allo svincolo autostradale di Parma della A1.



4.2.3 Infrastrutture ferroviarie

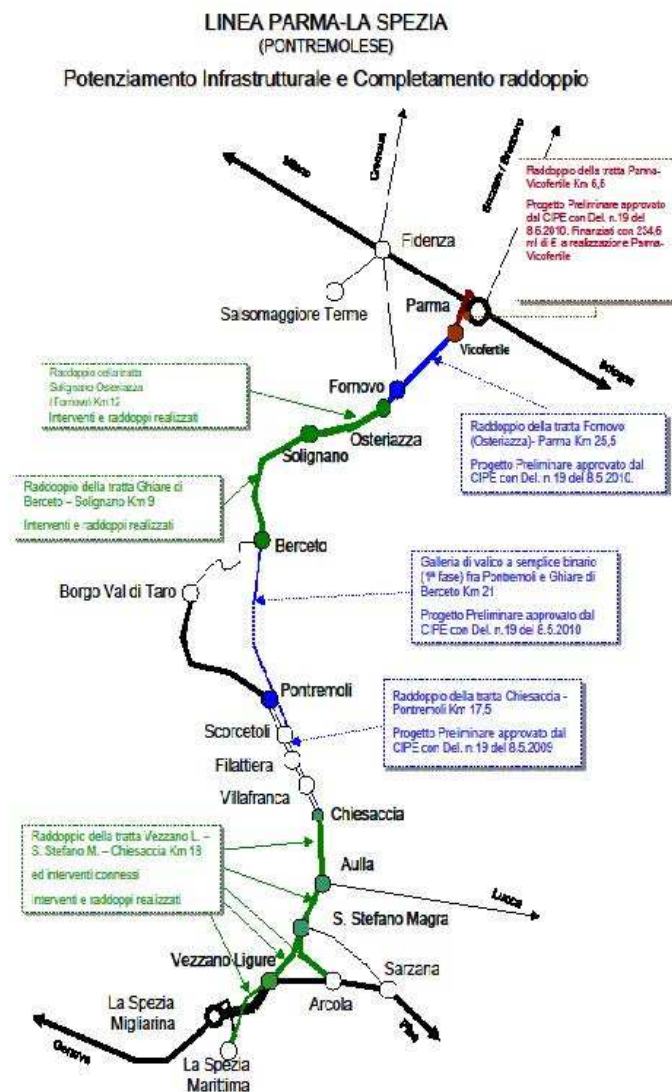
Le aree urbane di La Spezia e Parma sono collegate dalla linea ferroviaria comunemente chiamata “Pontremolese”, linea che congiunge trasversalmente la linea Tirrenica con la dorsale Roma-Firenze-Bologna-Milano.

Negli anni '70 entra a far parte del Corridoio Plurimodale Tirreno-Brennero (Ti-Bre) e fra gli anni '80 e '90 vengono realizzati il raddoppio delle tratte Vezzano Ligure – Santo Stefano di Magra, e Ghiare di Berceto – Solignano. Successivamente viene realizzato il prolungamento del raddoppio Solignano - Fornovo. A seguito dell'emanazione della Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 (Legge Obiettivo), la restante parte da raddoppiare della linea (Parma - Osteriazza e Berceto - Chiesaccia) è stata inserita fra le opere strategiche.

In previsione c'è il raddoppio della linea, i cui lavori sono suddivisi in tre lotti funzionali: Parma-Osteriazza (25,5 km); Berceto-Pontremoli (21 km); Pontremoli-Chiesaccia (17,5 Km).

Di questi lotti, quello di Parma-Osteriazza è stato individuato come lotto prioritario, a sua volta suddiviso nei tre sub lotti Parma-Vicofertile, Vicofertile-Collecchio e Collecchio-Osteriazza.

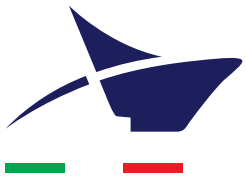
Di seguito si riporta lo schema dello stato attuale della linea con evidenziati i tratti già raddoppiati, quelli in corso di realizzazione e di progettazione.



Linea Parma – La Spezia (Fonte Italferr)

Per quanto riguarda il raccordo ferroviario tra porto e la Pontremolese, sono in corso i lavori di realizzazione della nuova stazione ferroviaria di La Spezia Marittima, con la quale si intende potenziare il trasporto intermodale dei container su rotaie. La Stazione Marittima è connessa alla rete ferroviaria nazionale attraverso due binari dedicati, uno in direzione stazione di “La Spezia Migliarina” (linea La Spezia – Genova - Milano), l’altro in direzione stazione di “Vezzano Ligure” (linea La Spezia – Parma e linea La Spezia – Pisa – Prato).

La nuova Stazione Marittima del porto della Spezia rientra nel più ampio progetto denominato SWIFTRAIL (Sviluppo Works & Infrastrutture Ferroviarie Tramviarie Regionali Automobilistiche Integrate L) che è finalizzato allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie e tranviarie nel porto della Spezia. Il progetto è finanziato dall'Unione Europea nell'ambito del programma Connecting Europe Facility (CEF).



Tra gli obiettivi del progetto SWIFTRAIL rientrano: l'aumento della capacità e l'efficienza del trasporto ferroviario nel porto della Spezia; il miglioramento del collegamento del porto con la rete ferroviaria nazionale; la riduzione dell'impatto ambientale del trasporto merci; la promozione dello sviluppo socioeconomico del territorio spezzino.

Il progetto SWIFTRAIL prevede la realizzazione di importanti interventi tra cui la costruzione di un nuovo terminal ferroviario, la realizzazione di un nuovo raccordo ferroviario tra il porto e la linea ferroviaria Genova-Milano e il potenziamento degli impianti di segnalamento e sicurezza.

All'interno del porto, l'impianto ferroviario è costituito da un fascio di 12 binari in parallelo (fascio Italia), sia per la composizione dei convogli di 400÷450 mt da immettere in rete, sia per la scomposizione dei convogli, per il trasferimento nei terminal di destino. Tale infrastruttura permette a oltre il 30% dei container movimentati nel porto (c.a 350 mila TEUs/anno) di viaggiare su ferro, con risultati di forte resilienza in momenti di generale debolezza dei traffici, come nel corso del 2023 in cui lo share ferroviario è riuscito ad attestarsi al 34%.

Attualmente, l'infrastruttura ferroviaria interna al porto è oggetto di un intervento molto importante di ammodernamento e potenziamento impiantistico e infrastrutturale, per la realizzazione del nuovo polo ferroviario, dotato di fasci ferroviari che a pieno regime trasferiranno via ferrovia circa 1 milione di TEU all'anno, con convogli di lunghezza variabile da 550 a 750 metri. Per impedire che i lavori in corso possano interferire negativamente sullo share ferroviario, la AdSP MLOR ha aggiudicato, con una gara di evidenza pubblica, un servizio SIEG di traghettamento via camion porto-Santo Stefano di Magra, al fine di garantire al trasporto intermodale dei container in arrivo e in partenza dal porto il pieno utilizzo della ferrovia.

La lunghezza attuale della rete di binari nel porto di La Spezia è di 17 km, collegata a due terminali RFI, La Spezia Migliarina e La Spezia Marittima, per gli arrivi/partenze treni. Mentre La Spezia Migliarina risulta collocata sulla direttrice ferroviaria tirrenica, La Spezia Marittima è collegata alla citata direttrice attraverso due tratte elettrificate di linea a semplice binario, che, verso ponente, si attestano a La Spezia Migliarina, e verso levante al terminale passeggeri di Vezzano.

Su La Spezia Marittima si attestano anche le manovre alimentate dagli impianti ubicati in ambito portuale (La Spezia Marittima Vecchia, Terminal Fornelli, Ravano e Terminal Del Golfo).

Alla infrastruttura ferroviaria interna al porto, si aggiunge l'importante terminale nel retroporto spezzino di Santo Stefano di Magra, in cui si svolgono anche specifiche attività doganali e sono presenti importanti realtà logistiche per attività di servizi e stoccaggio di container e merce. Esso è collocato sulla estremità nord delle due tratte



terminali della linea Pontremolese: S.Stefano - Vezzano Ligure e S. Stefano - Bivio P.C. Arcola.



Fonte: RFI

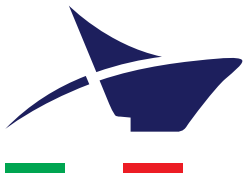
Per quanto riguarda l'accessibilità ferroviaria del porto della Spezia, come accennato precedentemente, le principali direttrici ferroviarie sono 3: verso Genova, verso Firenze e verso Parma, cosiddetta linea ferroviaria Pontremolese asse portante del corridoio Tirreno/Brennero.

La direttrice verso Genova è utilizzata per raggiungere Milano, mentre quella verso Firenze per raggiungere alcuni dei principali interporti del Paese: Bologna, Padova, Verona e Prato.

4.2.4 La linea ferroviaria Pontremolese

Essa congiunge la dorsale tirrenica spezzina snodandosi lungo le valli dei fiumi Magra (in Toscana) e del fiume Taro (in Emilia Romagna), attraverso l'appennino tosco-emiliano con la galleria di Borgallo.

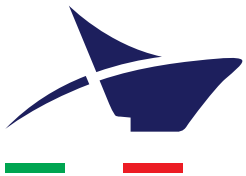
In generale, il traffico di treni in arrivo/partenza dal porto della Spezia sulla linea "Pontremolese" ha la maggioranza relativa su tutte le altre linee, con la quota del 47%, collegato tramite la connessione di "ultimo miglio" La Spezia – Vezzano Ligure - Bivio P.C. Arcola, già parte del Corridoio Centrale TEN-T Scandinavo-Mediterraneo, e i cui territori sono ricompresi nella ZLS Porto e Retroporto di La Spezia.



Data la sua importanza strategica, il potenziamento tecnico e finanziario della ferrovia “Pontremolese” è ricompreso in diversi accordi e atti:

- CdP (Contratto di Programma) RFI 2017-2021, aggiornamento 2020/2021 - Luglio 2021
- Delibere CIPE n° 19/2009 e s.m.i.
- Delibera CIPE n° 37/2019, 24 Luglio 2019
- DPSS (Documento di Pianificazione Strategica di Sistema) dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale
- Piano "Italia Veloce", incluso nel “DL Semplificazioni” n° 76/2020
- Dpcm di nomina Commissario Straordinario per il completamento della Linea Pontremolese, i cui lavori di raddoppio sono in corso di realizzazione.

Originariamente concepita a singolo binario, eccetto il tratto di valico da Borgo Val di Taro a Pontremoli, nel tempo la tratta è stata interessata da numerosi lavori di ammodernamento, che hanno consentito di estendere il doppio binario anche alle sezioni poste tra Berceto e il PM di Osteriazzza (nei pressi di Fornovo) e tra Vezzano Ligure - PP Chiesaccia (tra Aulla e Villafranca in Lunigiana). Allo stato attuale, i limiti prestazionali di questa linea, tratto principale del corridoio Tirreno-Brennero, che saranno completamente superati una volta eseguiti gli opportuni adeguamenti per i quali è stata nominata una struttura commissariale, risiedono sostanzialmente nei tratti ancora a forte pendenza (fino al 25‰) nella codifica per il trasporto combinato (PC22) e nel modulo di linea (450 m). I consistenti traffici ferroviari fra il porto de La Spezia e il corridoio dorsale trovano sbocco alternativo anche nell’itinerario La Spezia – Pisa – Firenze.



5. L'impatto economico atteso con l'istituzione della ZLS Porto e Retroporto della Spezia

5.1 Introduzione: il container, forza motrice del porto

Il porto commerciale della Spezia è relativamente giovane, e la sua affermazione nello scenario internazionale è fortemente connessa alla sua posizione geografica baricentrica, tra le grandi aree industriali del Nord Italia e le rotte oceaniche delle navi container. Questa caratteristica è stata rafforzata associando al trasporto marittimo quello ferroviario, che ha collocato il porto di La Spezia tra i primi posti europei in ambito intermodale. La Spezia, in anticipo rispetto a molti altri porti, ha saputo recepire i vantaggi del trasporto marittimo unitizzato del container, che ha rivoluzionato l'intera organizzazione del commercio mondiale, mostrando una capacità innovativa che contraddistingue senza soluzione di continuità tutta la comunità portuale spezzina, sempre aperta verso le sfide logistiche tecniche, tecnologiche e organizzative.

In altri termini, il container ha permesso a La Spezia di affermarsi come importante scalo commerciale della modernità.

Oltre ai container, nel porto si movimentano merci alla rinfusa liquide, come il gas naturale liquido (GNL) destinato all'unico impianto italiano di rigassificazione terrestre di Panigaglia nei pressi di Porto Venere, punta ovest del Golfo di La Spezia. Questo impianto di valenza nazionale, offre nuove prospettive alla transizione energetica, con l'avvio di servizi di rifornimento destinati a distributori e navi, per i quali la AdSP sta predisponendo spazi e autorizzazioni. Nella prospettiva di breve e medio termine, tale scelta consente di attrarre navi più sostenibili, in cui il GNL gioca un ruolo strategico. Sono già 12 le navi commerciali alimentate a GNL che nel corso del 2024 scaleranno regolarmente il porto della Spezia, senza contare che i nuovi ordini in portafoglio nei cantieri per circa il 40% prevedono l'installazione di sistemi di propulsione alimentati a GNL.

Il porto è attivo anche nel segmento delle merci varie, mentre dal 2013, con l'ampliamento del molo Garibaldi, si è specializzato anche nel traffico passeggeri delle crociere, passando dai 213mila passeggeri iniziali a oltre 720mila nel 2023. Attualmente, sono in via di realizzazione il nuovo molo crociere e la nuova stazione marittima a Calata Paita, per soddisfare la domanda fino a 1 milione di crocieristi all'anno. Di rilievo anche la cantieristica per la costruzione di yacht e imbarcazioni da diporto, che vanta brand di fama mondiale, generando filiere altamente specializzate a forte impatto economico moltiplicatore.

Riguardo il volume delle merci movimentate nel porto, l'andamento registrato è di rapida crescita, con tassi annui spesso superiori a quelli nazionali. La Spezia da tempo



occupa il 2° posto per traffico container tra i porti italiani gateway, movimentando circa il 18% del mercato nazionale.

PORTI/TEUs 2022	TRAFFICO	MKT SHARE	DI CUI		DI CUI	
	TOTALE	%	TRASB.	TRASB.	HINTERLAND	HINTERLAND
						%
<u>GENOVA-SV</u>	<u>2.799.123</u>	<u>24,2%</u>	<u>276.789</u>	<u>6,6%</u>	<u>2.522.334</u>	<u>34,3%</u>
<u>LA SPEZIA-MDC</u>	<u>1.364.181</u>	<u>11,8%</u>	<u>39.324</u>	<u>0,9%</u>	<u>1.324.857</u>	<u>18,0%</u>
TRIESTE	879.756	7,6%	281.615	6,7%	598.141	8,1%
VENEZIA	534.024	4,6%	0	0,0%	534.024	7,3%
RAVENNA	228.435	2,0%	2.077	0,0%	226.358	3,1%
ANCONA	165.346	1,4%	0	0,0%	165.346	2,2%
LIVORNO	751.872	6,5%	109.081	2,6%	642.791	8,7%
CIVITAVECCHIA	112.200	1,0%	0	0,0%	112.200	1,5%
NAPOLI-SA	1.045.995	9,0%	0	0,0%	1.045.995	14,2%
GIOIA TAURO	3.380.053	29,2%	3.380.053	80,3%	0	0,0%
CATANIA	51.666	0,4%	0	0,0%	51.666	0,7%
CAGLIARI	140.216	1,2%	54.650	1,3%	85.566	1,2%
<i>altri</i>	117.296	1,0%	66.542	1,6%	50.754	0,7%
totale ITALIA	11.570.163	100,0%	4.210.131	100,0%	7.360.032	100,0%

Elaborazione AdSP MLOr



DIREZIONE GENERALE DI AREA SVILUPPO ECONOMICO
SETTORE BLUE ECONOMY, ENERGIA E SVILUPPO DEL SISTEMA LOGISTICO E PORTUALE

Name of the port: LA SPEZIA (ITSPE)									
	YEAR TIME PERIOD GOING FROM	2019			2020			Difference	
		JANUARY to DECEMBER			JANUARY to DECEMBER			TOTAL	
		IN	OUT	TOTAL	IN	OUT	TOTAL	TOTAL	%
A1	TOTAL THROUGHPUT	7.254.040	8.627.865	15.881.905	6.224.636	7.178.428	13.403.064	-2.478.841	-15,6%
	Indicate units used:								
	Tonnes								
A2	LIQUID BULK	2.132.635	0	2.132.635	2.184.695	18.246	2.202.941	70.306	3,3%
	Of which:								
A21	Crude oil	0	0	0	0	0	0	0	
A22	Refined (petroleum) products	316.939	0	316.939	350.179	14.230	364.409	47.470	15,0%
A23	Gaseous, liquified or compressed petroleum products and natural gas	1.713.509	0	1.713.509	1.783.816	0	1.783.816	70.307	4,1%
A24	Chemical products	0	0	0	0	0	0	0	
A25	Other liquid bulk	102.187	0	102.187	50.700	4.016	54.716	-47.471	-46,5%
A3	DRY BULK	326.825	44.093	370.918	98.460	2.772	101.232	-269.686	-72,7%
	Of which:								
A31	Cereals	0	0	0	0	0	0	0	
A32	Foodstuff/Fodder/Oil seeds	0	0	0	0	0	0	0	
A33	Coal and lignite	269.325	0	269.325	67.093	0	67.093	-202.232	-75,1%
A34	Ores/cement/lime/plasters	36.819	0	36.819	31.367	0	31.367	-5.452	-14,8%
A35	Metallurgical Products	20.681	44.093	64.774	0	2.772	2.772	-62.002	-95,7%
A36	Chemical products	0	0	0	0	0	0	0	
A37	Other dry bulk	0	0	0	0	0	0	0	
A4	GENERAL CARGO	4.794.580	8.583.772	13.378.352	3.941.481	7.157.410	11.098.891	-2.279.461	-17,0%
	of which:								
A41	Containerized (including Ro-Ro containers)	4.768.341	8.577.672	13.346.013	3.891.655	7.151.745	11.043.400	-2.302.613	-17,3%
A42	Ro-Ro (excluding Ro-Ro containers)	0	0	0	0	0	0	0	
A43	Other general cargo	26.239	6.100	32.339	49.826	5.665	55.491	23.152	71,6%
	ADDITIONAL INFORMATION								
B1	NUMBER OF CALLS			1.204			940	-264	-21,9%
B12	GROSS TONNAGE			80.903.106			66.374.199	-24.528.907	-30,3%
B2	NUMBER OF LOCAL AND FERRY PASSENGERS	0	0	0	0	0	0	0	
	of which:								
B21	Local (< 20 miles journey)	0	0	0	0	0	0	0	
B22	Ferry passengers	0	0	0	0	0	0	0	
B3	CRUISE PASSENGERS			623.021			53.996	-569.025	-91,3%
	"Home Port"	2.177	1.665	3.842	837	1.296	2.133	-1.709	-44,5%
B32	"Transits" (to be counted once)			619.179			51.863	-567.316	-91,6%
B4	NUMBER OF CONTAINERS (in TEU)	704.675	704.706	1.409.381	588.105	585.555	1.173.660	-235.721	-16,7%
	of which:								
B41	"Hinterland"	637.558	637.648	1.275.206	553.803	550.532	1.104.335	-170.871	-13,4%
	of which:								
B411	Empty	269.411	30.925	300.336	228.821	19.589	248.410	-51.926	-17,3%
B412	Full	368.147	606.723	974.870	324.982	530.943	855.925	-118.945	-12,2%
B42	"Transhipped"	67.117	67.058	134.175	34.302	35.023	69.325	-64.850	-48,3%
	of which:								
B421	Empty	11.586	11.359	22.945	3.215	3.423	6.638	-16.307	-71,1%
B422	Full	55.531	55.699	111.230	31.087	31.600	62.687	-48.543	-43,6%
B5									
B51	Number of Ro-Ro units	0	0	0	0	0	0	0	
B52	Number of private vehicles	0	0	0	0	0	0	0	
B53	Number of commercial vehicles	0	0	0	0	0	0	0	
RAIL	NUMBER OF CONTAINERS (in TEU) handled by rail			360.624			327.170	-33.454	-9,3%
	NUMBER OF CONTAINER TRAINS			7.969			7.641	-328	-4,1%
	NUMBER OF WAGONS			131.515			119.483	-12.032	-9,1%



DIREZIONE GENERALE DI AREA SVILUPPO ECONOMICO
SETTORE BLUE ECONOMY, ENERGIA E SVILUPPO DEL SISTEMA LOGISTICO E PORTUALE

Name of the port:LA SPEZIA (ITSPE)									
	YEAR TIME PERIOD GOING FROM	2020			2021			Difference	
		JANUARY to DECEMBER			JANUARY to DECEMBER			TOTAL	
		IN	OUT	TOTAL	IN	OUT	TOTAL	TOTAL	%
A1	TOTAL THROUGHPUT	6.224.636	7.178.428	13.403.064	5.300.338	7.761.320	13.061.658	-341.406	-2,5%
	Indicate units used:								
	Tonnes								
A2	LIQUID BULK	2.184.695	18.246	2.202.941	1.007.661	0	1.007.661	-1.195.280	-54,3%
	Of which:								
A21	Crude oil	0	0	0	0	0	0	0	
A22	Refined (petroleum) products	350.179	14.230	364.409	192.493	0	192.493	-171.916	-47,2%
A23	Gaseous, liquefied or compressed petroleum products and natural gas	1.783.816	4.016	1.787.832	748.496	0	748.496	-1.039.336	-58,1%
A24	Chemical products	0	0	0	0	0	0	0	
A25	Other liquid bulk	50.700	0	50.700	66.672	0	66.672	15.972	31,5%
A3	DRY BULK	98.460	2.772	101.232	61.108	10.161	71.269	-29.963	-29,6%
	Of which:								
A31	Cereals	0	0	0	0	0	0	0	
A32	Foodstuff/Fodder/Oil seeds	0	0	0	0	0	0	0	
A33	Coal and lignite	67.093	0	67.093	39.350	0	39.350	-27.743	-41,4%
A34	Ores/cement/lime/plasters	31.367	0	31.367	13.680	0	13.680	-17.687	-56,4%
A35	Metallurgical Products	0	2.772	2.772	8.078	10.161	18.239	15.467	558,0%
A36	Chemical products	0	0	0	0	0	0	0	
A37	Other dry bulk	0	0	0	0	0	0	0	
A4	GENERAL CARGO	3.941.481	7.157.410	11.098.891	4.231.569	7.751.159	11.982.728	883.837	8,0%
	of which:								
A41	Containerized (including Ro-Ro containers)	3.891.655	7.151.745	11.043.400	4.097.265	7.745.433	11.842.698	799.298	7,2%
A42	Ro-Ro (excluding Ro-Ro containers)	0	0	0	0	0	0	0	
A43	Other general cargo	49.826	5.665	55.491	134.304	5.726	140.030	84.539	152,3%
	ADDITIONAL INFORMATION								
B1	NUMBER OF CALLS			940			976	36	3,8%
B12	GROSS TONNAGE			56.374.199			61.249.906	4.875.707	8,6%
B2	NUMBER OF LOCAL AND FERRY PASSENGERS	0	0	0	0	0	0	0	
	of which:								
B21	Local (< 20 miles journey)	0	0	0	0	0	0	0	
B22	Ferry passengers	0	0	0	0	0	0	0	
B3	CRUISE PASSENGERS			53.996			107.820	53.824	99,7%
B31	"Home Port"	837	1.296	2.133	3.348	5.083	8.431	6.298	295,3%
B32	"Transits" (to be counted once)			51.863			99.389	47.526	91,6%
B4	NUMBER OF CONTAINERS (in TEU)	588.105	585.555	1.173.660	710.053	665.573	1.375.626	201.966	17,2%
	of which:								
B41	"Hinterland"	553.803	550.532	1.104.335	678.879	634.967	1.313.846	209.511	19,0%
	of which:								
B411	Empty	228.821	19.589	248.410	315.194	56.143	371.337	122.927	49,5%
B412	Full	324.982	530.943	855.925	363.685	578.824	942.509	86.584	10,1%
B42	"Transshipped"	34.302	35.023	69.325	31.174	30.606	61.780	-7.545	-10,9%
	of which:								
B421	Empty	3.215	3.423	6.638	9.666	8.975	18.641	12.003	180,8%
B422	Full	31.087	31.600	62.687	21.508	21.631	43.139	-19.548	-31,2%
B5									
B51	Number of Ro-Ro units	0	0	0	0	0	0	0	
B52	Number of private vehicles	0	0	0	0	0	0	0	
B53	Number of commercial vehicles	0	0	0	0	0	0	0	
RAIL	NUMBER OF CONTAINERS (in TEU) handled by rail			327.170			370.447	43.277	13,2%
	NUMBER OF CONTAINER TRAINS			7.641			8.497	856	11,2%
	NUMBER OF WAGONS			119.483			125.002	5.519	4,6%



DIREZIONE GENERALE DI AREA SVILUPPO ECONOMICO
SETTORE BLUE ECONOMY, ENERGIA E SVILUPPO DEL SISTEMA LOGISTICO E PORTUALE

Name of the port: LA SPEZIA (ITSPE)									
YEAR TIME PERIOD GOING FROM		2021			2022			Difference	
		JANUARY to DECEMBER			JANUARY to DECEMBER			TOTAL	%
		IN	OUT	TOTAL	IN	OUT	TOTAL		
A1	TOTAL THROUGHPUT	5.300.338	7.761.320	13.061.658	6.169.015	6.970.232	13.139.247	77.589	0,6%
	Indicate units used: Tonnes								
A2	LIQUID BULK	1.007.661	0	1.007.661	1.963.406	0	1.963.406	955.745	94,8%
	Of which:								
A21	Crude oil	0	0	0	0	0	0	0	
A22	Refined (petroleum) products	192.493	0	192.493	395.216	0	395.216	202.723	105,3%
A23	Gaseous, liquified or compressed petroleum products and natural gas	748.496	0	748.496	1.568.190	0	1.568.190	819.694	109,5%
A24	Chemical products	0	0	0	0	0	0	0	
A25	Other liquid bulk	66.672	0	66.672	0	0	0	-66.672	-100,0%
A3	DRY BULK	61.108	10.161	71.269	87.600	1.989	89.589	18.320	25,7%
	Of which:								
A31	Cereals	0	0	0	0	0	0	0	
A32	Foodstuff/Fodder/Oil seeds	0	0	0	0	0	0	0	
A33	Coal and lignite	39.350	0	39.350	0	0	0	-39.350	-100,0%
A34	Ores/cement/lime/plasters	13.680	0	13.680	20.103	0	20.103	6.423	47,0%
A35	Metallurgical Products	8.078	10.161	18.239	67.497	1.989	69.486	51.247	281,0%
A36	Chemical products	0	0	0	0	0	0	0	
A37	Other dry bulk	0	0	0	0	0	0	0	
A4	GENERAL CARGO	4.231.569	7.751.159	11.982.728	4.118.009	6.968.243	11.086.252	-896.476	-7,5%
	of which:								
A41	Containerized (including Ro-Ro containers)	4.097.265	7.745.433	11.842.698	3.984.156	6.950.998	10.935.154	-907.544	-7,7%
A42	Ro-Ro (excluding Ro-Ro containers)	0	0	0	0	0	0	0	
A43	Other general cargo	134.304	5.726	140.030	133.853	17.245	151.098	11.068	7,9%
	ADDITIONAL INFORMATION								
B1	NUMBER OF CALLS			976			1.126	150	15,4%
B12	GROSS TONNAGE			61.249.906			67.057.982	5.808.076	9,5%
B2	NUMBER OF LOCAL AND FERRY PASSENGERS			0			265.430	0	
	of which:								
B21	Local (< 20 miles journey)			0			265.430	0	
B22	Ferry passengers	0	0	0	0	0	0	0	
B3	CRUISE PASSENGERS			107.820			529.303	421.483	390,9%
B31	"Home Port"	3.348	5.083	8.431	4.859	4.135	8.994	563	6,7%
B32	"Transits" (to be counted once)			99.389			520.309	420.920	423,5%
B4	NUMBER OF CONTAINERS (in TEU)	710.053	665.573	1.375.626	624.919	637.577	1.262.496	-113.130	-8,2%
	of which:								
B41	"Hinterland"	678.879	634.967	1.313.846	605.693	617.479	1.223.172	-90.674	-6,9%
	of which:								
B411	Empty	315.194	56.143	371.337	253.183	86.585	339.768	-31.569	-8,5%
B412	Full	363.685	578.824	942.509	352.510	530.894	883.404	-59.105	-6,3%
B42	"Transshipped"	31.174	30.606	61.780	19.226	20.098	39.324	-22.456	-36,3%
	of which:								
B421	Empty	9.666	8.975	18.641	3.733	4.457	8.190	-10.451	-56,1%
B422	Full	21.508	21.631	43.139	15.493	15.641	31.134	-12.005	-27,8%
B5									
B51	Number of Ro-Ro units	0	0	0	0	0	0	0	
B52	Number of private vehicles	0	0	0	0	0	0	0	
B53	Number of commercial vehicles	0	0	0	0	0	0	0	
RAIL	NUMBER OF CONTAINERS (in TEU) handled by rail			370.447			325.731	-44.716	-12,1%
	NUMBER OF TRAINS			8.497			7.870	-627	-7,4%
	NUMBER OF WAGONS			125.002			119.147	-5.855	-4,7%



DIREZIONE GENERALE DI AREA SVILUPPO ECONOMICO
SETTORE BLUE ECONOMY, ENERGIA E SVILUPPO DEL SISTEMA LOGISTICO E PORTUALE

Name of the port: LA SPEZIA (ITSPE)										
		YEAR TIME PERIOD GOING FROM	2022			2023			Difference	
			JANUARY to DECEMBER			JANUARY to DECEMBER				
			IN	OUT	TOTAL	IN	OUT	TOTAL	TOTAL	%
A1										
	TOTAL THROUGHPUT		6.169.015	6.970.232	13.139.247	6.005.647	6.432.622	12.438.269	-700.978	-5,3%
		Indicate units used:								
		Tonnes								
A2	LIQUID BULK		1.963.406	0	1.963.406	2.122.555	0	2.122.555	159.149	8,1%
		Of which:								
A21	Crude oil		0	0	0	0	0	0	0	
A22	Refined (petroleum) products		39 5216	0	395.216	308.874	0	308.874	-86.342	-21,8%
A23	Gaseous, liquified or compressed petroleum products and natural gas		1.568.190	0	1.568.190	1.813.681	0	1.813.681	245.491	15,7%
A24	Chemical products		0	0	0	0	0	0	0	
A25	Other liquid bulk		0	0	0	0	0	0	0	
A3	DRY BULK		87.600	1.989	89.589	48.482	0	48.482	-41.107	-45,9%
		Of which:								
A31	Cereals		0	0	0	0	0	0	0	
A32	Foodstuff/Fodder/Oil seeds		0	0	0	0	0	0	0	
A33	Coal and lignite		0	0	0	0	0	0	0	
A34	Ores/cement/lime/plasters		20.103	0	20.103	29.772	0	29.772	9.669	48,1%
A35	Metallurgical Products		67.497	1.989	69.486	18.710	0	18.710	-50.776	-73,1%
A36	Chemical products		0	0	0	0	0	0	0	
A37	Other dry bulk		0	0	0	0	0	0	0	
A4	GENERAL CARGO		4.118.009	6.968.243	11.086.252	3.834.610	6.432.622	10.267.232	-819.020	-7,4%
		of which:								
A41	Containerized (including Ro-Ro containers)		3.984.156	6.950.998	10.935.154	3.748.446	6.426.569	10.175.015	-760.139	-7,0%
A42	Ro-Ro (excluding Ro-Ro containers)		0	0	0	0	0	0	0	
A43	Other general cargo		133.853	17.245	151.098	86.164	6.053	92.217	-58.881	-39,0%
		ADDITIONAL INFORMATION								
B1	NUMBER OF CALLS				1.126			1.090	-36	-3,2%
B12	GROSS TONNAGE				67.057.982			74.978.118	7.920.136	11,8%
B2	NUMBER OF LOCAL AND FERRY PASSENGERS		0	0	265.430	0	0	700.000	434.570	163,7%
		of which:								
B21	Local (< 20 miles journey)**				265.430			700.000	434.570	163,7%
B22	Ferry passengers		0	0	0	0	0	0	0	
B3	CRUISE PASSENGERS*				529.303			722.609	193.306	36,5%
B31	"Home Port"		4.859	4.135	8.994	4.430	3.881	8.311	-683	-7,6%
B32	"Transits" (to be counted once)				520.309			714.298	193.989	37,3%
B4	NUMBER OF CONTAINERS (in TEU)		624.919	637.577	1.262.496	563.012	576.076	1.139.088	-123.408	-9,8%
		of which:								
B41	"Hinterland"		605.693	617.479	1.223.172	527.712	542.079	1.069.791	-153.381	-12,5%
		of which:								
B411	Empty		253.183	86.585	339.768	215.997	61.139	277.136	-62.632	-18,4%
B412	Full		352.510	530.894	883.404	311.715	480.940	792.655	-90.749	-10,3%
B42	"Transshipped"		19.226	20.098	39.324	35.300	33.997	69.297	29.973	76,2%
		of which:								
B421	Empty		3.733	4.457	8.190	5.837	5.924	11.761	3.571	43,6%
B422	Full		15.493	15.641	31.134	29.463	28.073	57.536	26.402	84,8%
B5										
B51	Number of Ro-Ro units		0	0	0	0	0	0	0	
B52	Number of private vehicles		0	0	0	0	0	0	0	
B53	Number of commercial vehicles		0	0	0	0	0	0	0	
RAIL	NUMBER OF CONTAINERS (in TEU) handled by rail				325.731			290.803	-34.928	-10,7%
	NUMBER OF CONTAINER TRAINS				7.870			7.118	-752	-9,6%
	NUMBER OF WAGONS				119.147			105.600	-13.547	-11,4%

5.2 L'impatto economico generato dal porto della Spezia

Come già descritto, l'istituzione della ZLS Porto e Retroporto della Spezia si inserisce in un quadro generale estremamente complesso, caratterizzato da forte instabilità delle catene del valore, in cui globalizzazione e regionalizzazione sono sempre più condizionati dalla geopolitica. L'inflazione in salita e gli alti tassi di interesse aggiungono ulteriori elementi di volatilità al quadro generale dei mercati, che richiedono ai porti grande adattabilità.

Lo strumento territoriale della ZLS, nell'ambito delle relazioni economico funzionali del porto spezzino con i suoi territori di riferimento diretto, si preannuncia strategicamente funzionale a fronteggiare sia la difficile congiuntura internazionale, sia i cambiamenti interni al trasporto marittimo e terrestre, in termini dimensionali, tecnologici ed energetici.

Tanto più che, in un mondo che cambia molto velocemente, si sta assistendo anche all'acquisizione di nuove centralità dei mercati africani e asiatici, che richiede una risposta immediata di potenziamento logistico dei porti occidentali, che impediscano l'insorgere di processi di marginalizzazione.

Il porto della Spezia, vanta uno stretto, organico e strutturato legame funzionale con tutta la provincia spezzina, e con l'area pontremolese, che risale fino al piacentino, passando per la Lunigiana e il parmense.

Uno studio della società di consulenza PTSCClass ha quantificato l'importante impatto economico generato dal porto della Spezia. La filiera produttiva del porto spezzino nel 2021 in termini occupazionali, ha attivato **complessivamente 27.460 unità (di cui diretta 7.192, indiretta 8.347, indotto 11.921)**, mentre in termini di valore economico annuo ha prodotto **4,729 miliardi di euro (di cui 1,833 diretto, 1,386 indiretto e 1,511 indotto)**.

Impatto economico totale del Porto della Spezia. Anno 2021			
tipo impatto	produzione (mln euro)	valore aggiunto (mln euro)	occupazione n. addetti
DIRETTO	1.833	643	7.192
INDIRETTO	1.386	594	8.347
INDOTTO	1.511	803	11.921
TOTALE	4.730	2.040	27.460

Legenda:

Impatto diretto - Si riferisce agli effetti delle attività economiche connesse strettamente con il porto, che in sua assenza, non esisterebbero.

Impatto indiretto Seguendo il modello delle interdipendenze settoriali, l'impatto indiretto è costituito dalle attività economiche ricomprese nella catena di fornitura.

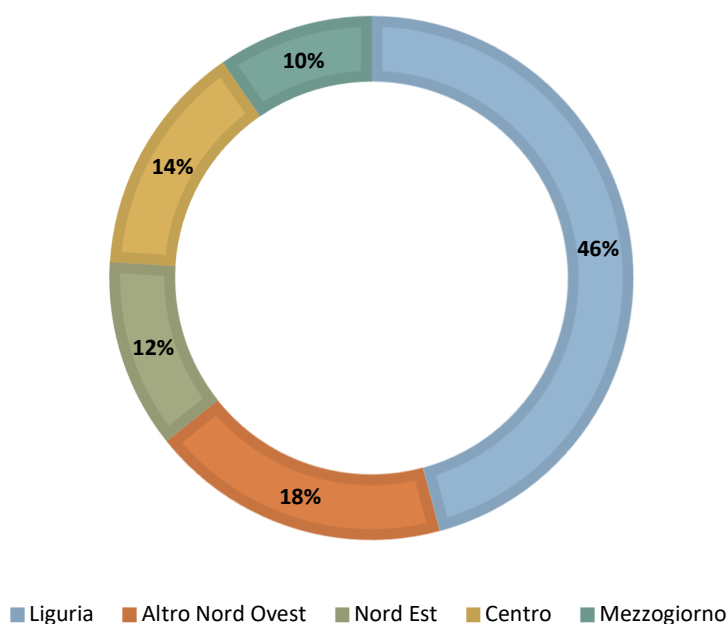
Impatto indotto È generato dall'incremento di domanda resa possibile dall'aumento dei redditi distribuiti dai portatori di capitale e lavoro.

L'impatto economico totale del porto della Spezia Anno 2020															
	produzione (mln di euro)					occupazione (unità di lavoro)					valore aggiunto (mln di euro)				
	diretto	indiretto	indotto	totale	incidenza	diretto	indiretto	indotto	totale	incidenza	diretto	indiretto	indotto	totale	incidenza
agricoltura	4,3	14,6	41,4	60,3	1,30%	75	297	870	1242	4,50%	2,4	8,3	23,4	34,1	0,70%
industria	973,9	477,1	335,9	1.786,90	37,80%	2.658	1.379	1.024	5.061	18,40%	277,8	128,4	88,2	494,4	10,50%
costruzioni	0,1	40,8	28,2	69,1	1,50%	1	329	228	558	2%	0,1	14,6	10,1	24,8	0,50%
commercio	16,7	129,8	239,7	386,2	8,20%	141	1.031	2.460	3632	13,20%	7,8	64,5	129,4	201,7	4,30%
trasporti e log	758,6	264,2	107	1129,8	23,90%	3.675	1.599	660	5.934	21,60%	301,1	119,5	48,1	468,7	9,90%
turismo-risto	0,2	27,5	109,8	137,5	2,90%	2	356	1.422	1780	6,50%	0,1	14,5	57,7	72,3	1,50%
servizi impres	5,5	381,6	503	890,1	18,80%	26	2.789	1.842	4657	17%	3	214	349,9	566,9	12%
servizi person	73,3	50,2	145,8	269,3	5,70%	614	567	3.415	4596	16,70%	50,6	30,4	95,9	176,9	3,70%
totale	1832,6	1385,8	1510,8	4729,2	100%	7192	8347	11921	27460	100%	642,9	594,2	802,7	2039,8	43,10%

Tali dati certificano il ruolo di polmone economico e sociale del porto spezzino, che trova nelle facilitazioni offerte dalla istituzione della Zona Logistica Semplificata un elemento imprescindibile di amplificazione e consolidamento degli impatti di sviluppo sui territori che la ZLS potrà attivare.

Guardando al contributo del porto al Pil regionale ligure, nel 2021 La Spezia ha registrato un impatto del 2,2% sui 46,1 mld di euro di Pil Liguria, mentre in termini di valore aggiunto 933 mln di euro, sui 41,62 mld di euro del VA Liguria. Questo ultimo dato è solo una parte del valore aggiunto attivato dal porto spezzino, che si distribuisce ampiamente in tutta Italia, come da tabella a seguire.

**DISTRIBUZIONE TERRITORIALE DEL VALORE AGGIUNTO ATTIVATO
IN ITALIA DAL PORTO DI LA SPEZIA**



5.3 Relazione economico funzionale del porto della Spezia con lo spezzino

Il tessuto economico spezzino presenta un insieme di attività radicate e ben integrate, dal turismo alla metalmeccanica alla logistica, in gran parte gravitanti intorno al porto.

Dal registro delle imprese diffuso dalla CCIA Riviere di Liguria al 31 dicembre 2022 il numero di imprese attive (sedi e unità locali) nello spezzino, è ammontato a 23.241, in calo dello 0,7% rispetto all'anno precedente. Tale flessione è più bassa di quella registrata in tutta la Liguria (-1,4%) e di Genova (-1,1%).

Il numero di addetti invece è cresciuto del +4,4%, la percentuale più alta registrata in Liguria nello stesso periodo.

Anche lo studio TEHA del 2023 rileva la capacità di resilienza del tessuto manifatturiero spezzino, dimostrati durante l'impatto pandemico del Covid-19.

In linea con il trend nazionale, anche se l'incidenza del settore manifatturiero sulla economia spezzina è in contrazione, rispetto all'anno indice 2000, del -2,8%, resta tuttavia inferiore alla media nazionale del -3,5%. Anche l'occupazione nello spezzino si contrae molto meno di quella nazionale (-4,4%) e della Liguria (-3%), attestandosi al -2,3%.

Nel 2021 la provincia di La Spezia è risultata terza tra le prime 5 province italiane per incidenza dell'occupazione dell'Economia del Mare con quota 13,2%, dopo Genova (16,2%) e Livorno (13,9%), e seguita da Rimini (12,9%) e Savona (12,4%).

Da fonte camerale, al 31 dicembre 2022 le imprese industriali spezzine contavano 1.516 unità, con una contrazione dello 0,5%, molto inferiore a quella di Genova (-4%) e della intera regione ligure (-3,2%).

Nello specifico, le imprese spezzine attive nel settore dei trasporti (557 unità) si sono contratte meno rispetto a quelle di tutta la regione Liguria (-3,3%) e di Genova (-3,1%).

5.4 Relazione economico funzionale del porto della Spezia con il parmense

Il 27% dei volumi annuali delle merci containerizzate movimentati dal porto della Spezia, pari a circa 240.000 contenitori pieni, sono destinati o originati dall'Emilia Romagna (Import/Export). Circa il 20% di essi (48.000 teus) è originato da imprese stabilite nella provincia parmense, dove insiste una importante realtà industriale manifatturiera cresciuta nel 2022 in termini di PIL del 4%, rispetto all'anno precedente.

In questa area, insiste l'interporto CEPIM ubicato nel Comune di Parma, una rilevante infrastruttura logistica che vanta un rapporto consolidato con il porto spezzino. È in corso il procedimento di acquisizione delle quote societarie in capo al Comune delle Spezia e della Camera di Commercio delle Riviere di Liguria da parte della AdSP MLOr, che consentirà di incrementare la partecipazione societaria dell'Ente nell'interporto e potenziare così l'integrazione economico funzionale tra il bacino servito dal CEPIM e il porto della Spezia.

Gli insediamenti manifatturieri e produttivi del territorio parmense risultano funzionalmente collegati al porto di Spezia attraverso la via di comunicazione diretta, stradale e ferroviaria, nota come Pontremolese, lunga dalla Spezia a Parma circa 120 km.

DIREZIONE GENERALE DI AREA SVILUPPO ECONOMICO
SETTORE BLUE ECONOMY, ENERGIA E SVILUPPO DEL SISTEMA LOGISTICO E PORTUALE



Il tessuto economico parmense nel 2022 ha occupato 208.000 unità, con tasso di attività del 75,1% e tasso di disoccupazione del 5,4% (12.000 disoccupati). L'occupazione si è concentrata per oltre il 34% (80.000 unità) nel settore industriale, per oltre il 62% (123.000 unità) nelle attività di terziario e servizi, in cui il settore trasporti e comunicazioni, con oltre 10.000 addetti, è particolarmente favorito dalla posizione della provincia su importanti vie di comunicazione, e per il 3,6% (5.000 unità) nell'agricoltura, che conta al proprio attivo circa 9.000 imprese. Dall'ultimo dato disponibile, nel 2020 il reddito provinciale ha totalizzato 15,686 miliardi di euro, ripartiti per il 37,5 nell'industria, per il 2,4% nell'agricoltura e per il 60,1% nelle altre attività, determinando un VA pro capite di 34.871 euro.

L'economia industriale parmense è a forte vocazione agroalimentare, attiva nei comparti di prima e seconda trasformazione, con una spiccata specializzazione di alta qualità. Il settore, che ha una forte incidenza sull'export nazionale, è cresciuto grazie a forti investimenti in ricerca e tecnologia, che hanno aumentato la sicurezza e la qualità dei prodotti.

Tra i diversi insediamenti, a Parma si trova il più grande impianto molitorio d'Europa, di proprietà della Barilla SpA, che ha anche il più grande pastificio del mondo, con una produzione giornaliera di circa 1.000 tonnellate di pasta.

Si affiancano oltre 130 caseifici che nel 2022 hanno prodotto 1.357.269 forme di Parmigiano Reggiano Dop. Anche la Parmalat (Gruppo Lactalis) ha sede nel parmense, che tra le sue varie produzioni, è prima al mondo nella produzione di latte a lunga conservazione.

Si aggiungono 250 salumifici, di cui 134 sono dedicati alla produzione del Prosciutto di Parma DOP (7,85 milioni di pezzi nel 2022), oltre a tanti altri salumi tipici. Il prosciutto cotto è in forte sviluppo come altri prodotti a base di carne innovativi e dietetici.

Diversi stabilimenti industriali di trasformazione di pomodoro lavorano oltre 1.056.546 tonnellate di pomodoro fresco, oltre ad altri vegetali e frutta.

Sette mulini industriali producono oltre 8.500 quintali di farina al giorno. Presenti anche le bevande: acque minerali (oltre 200 milioni di bottiglie all'anno di acqua minerale e bibite), vino prodotto da una ventina di aziende con il marchio DOP Colli di Parma e liquori distillati.

Il valore delle imprese manifatturiere parmensi si estende anche alla metalmeccanica, che nel 2022 ha esportato merci per un valore complessivo di 1.807 milioni di euro. La meccanica generale che occupa circa 13.000 addetti (UL) ha esportato merci per valore complessivo di 1.623 milioni di euro, contraddistinta da molteplici lavorazioni e trattamenti da produzioni di componentistica. Particolarmente internazionalizzata risulta la progettazione, costruzione e installazione di ascensori e montacarichi, e anche il comparto delle pompe e soffiatori, come le lavorazioni dell'acciaio sono di particolare importanza. Altra branca è l'impiantistica alimentare che con quasi 10.000 addetti (UL) nel 2022 ha esportato merce del valore complessivo di 1.347 milioni di euro. Da Parma si esportano e si allestiscono nel mondo stabilimenti alimentari completi in particolare per l'industria conserviera. A questi si affianca la produzione di impianti di condizionamento, imbottigliamento e imballaggio alimentari. Presente anche l'automotive, tra cui una azienda che progetta e costruisce auto per diverse categorie di corse.

Per quanto riguarda la lavorazione del vetro, nel parmense sono insediate due grandi imprese, una delle quali è la Vetrerie Bormioli; per quella di gomma e plastica di producono contenitori e imballaggi, carrozzerie di autocarri, frigoriferi e stoviglie monouso, prodotte per lo più con materiali atossici e riciclabili. In quest'ultimo settore una media azienda produce vari miliardi di pezzi all'anno, con sedi anche all'estero.

Infine, a Parma risiede l'azienda leader nel mondo nella produzione di scatole tonde e cofanetti di lusso.

5.5 L'export delle imprese parmensi dal porto della Spezia

Le **esportazioni dal parmense nel 2022** sono state pari a 10,143 miliardi di euro, trainate dalla chimica e dalla farmaceutica per il 31% (3,230 mld), seguite da metalmeccanica (3,154 mld di euro), agroalimentare con quota 23% (2,407 mld), meccanica generale 18% (1,807 mld) e dalla impiantistica alimentare 13% (1,347 mld). **I principali paesi destinatari dell'export parmense in generale sono gli Stati Uniti** che occupano il primo posto (1,943 mld di euro), seguiti da Francia (1,363 mld), Germania (1,274 mld), Regno Unito (0,528 mld) Spagna (0,422) Polonia (0,346) Austria (0,269), Australia (0,245 mld), Cina (0,232 mld) e Svizzera (0,196 mld). Visto per macroaree geografiche, nel 2022 l'export parmense è stato destinato soprattutto ai paesi UE (5,177 mld di euro), seguiti da America (2,408 mld), altri Europa (1,154 mld), Asia/Oceania (0,945 mld), Africa/Medio Oriente (0,619 mld).

principali settori	numero aziende	milioni euro	comparti	numero aziende	milioni euro	Principali destinatari export
Chimica e farmaceutica	24	3.230				Stati Uniti, Germania, Regno Unito, Francia, Australia
Metallmeccanica	546	3.154				Germania, Francia, Stati Uniti, Regno Unito, Spagna
			Meccanica generale	330	1.623	Germania, Francia, Stati Uniti, Regno Unito, Polonia
			Impiantistica alimentare	202	1.347	Stati Uniti, Francia, Germania, Messico, Cina
			Automotive	14	184	Francia, Stati Uniti, Spagna, Germania, Emirati Arabi Uniti
Aimentare	248	2.407				Francia, Germania, Stati Uniti, Regno Unito, Canada
			Pasta, dolci, zucchero, surgelati	45	1.096	Germania, Francia, Stati Uniti, Svizzera, Regno Unito
			Casearia	34	325	Stati Uniti, Francia, Spagna, Canada, Paesi Bassi
			Conserve animali	131	471	Francia, Stati Uniti, Germania, Canada, Belgio
			Conserve vegetali	14	353	Germania, Francia, Austria, Australia, Stati Uniti
			Molitoria	4	55	Francia, Germania, Stati Uniti, Spagna, Danimarca
			Bevande	8	17	Belgio, Svizzera, Malta, Francia, Albania

DIREZIONE GENERALE DI AREA SVILUPPO ECONOMICO
SETTORE BLUE ECONOMY, ENERGIA E SVILUPPO DEL SISTEMA LOGISTICO E PORTUALE

			altri comparti (lavorazione ittica e alimenti zootecnici)	12	90	Albania, Francia, Giappone, Germania, Paesi Bassi
Lav. Minerali e vetro	33	487				Francia, Spagna, Stati Uniti, Germania, Canada
Tessile	32	323				Germania, Francia, Polonia, Cina, Stati Uniti
Gomma e plastica	39	262				Francia, Spagna, Germania, Polonia, Stati Uniti
Legno e arredamento	15	104				Francia, Germania, Slovenia, Australia, Ungheria
Carta e grafica	16	40				Francia, Tunisia, Germania, Spagna, India
Altri		135				
totale valore export		10.142				

Export 2022 Industria e artigianato parmense - fonte CCIAA

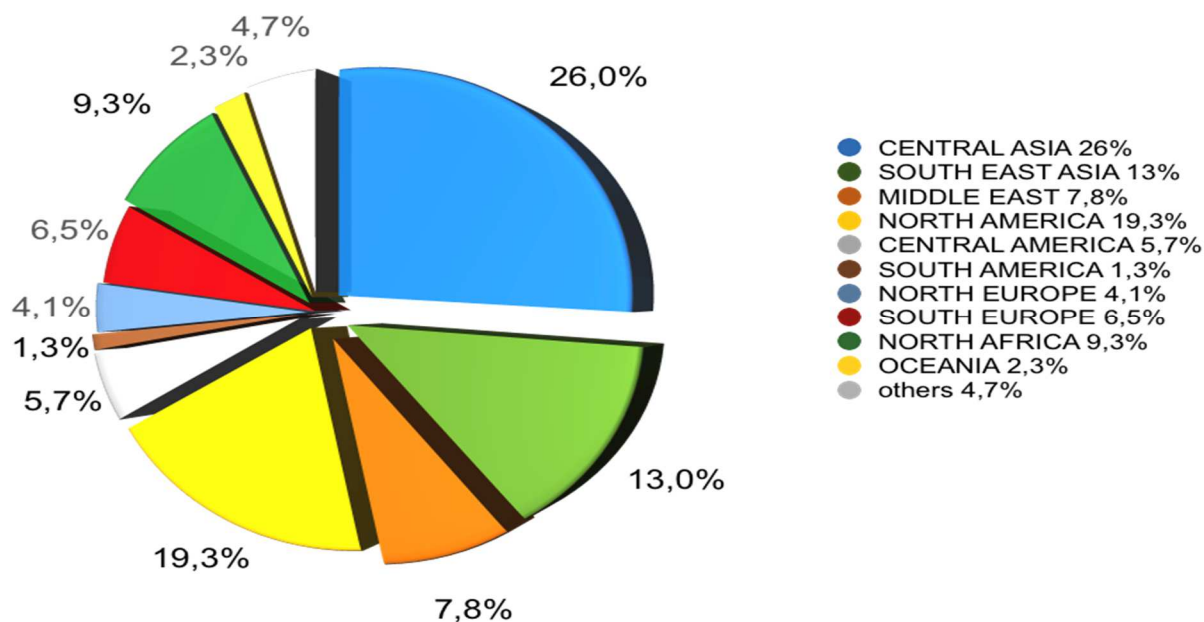
Guardando alle aree destinatarie dell'export parmense, si nota la stretta corrispondenza tra quelle raggiungibili via mare (Stati Uniti, Canada, Giappone, Cina, Australia, India, Emirati Arabi Uniti e paesi infra-mediterranei come Malta e Tunisia) e le relazioni servite dal porto della Spezia.

Dopo Genova, La Spezia è il porto sul lato tirrenico direttamente interconnesso ai ricchi mercati del Nord Italia, localizzati nelle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Veneto e Piemonte, dove è concentrato il 73% delle imprese manifatturiere del paese e il 63% del PIL italiano.

Da notare che dai mercati del Nord Italia è originato il 70% del volume nazionale dell'interscambio estero (Import/Export), che vale oltre 470 miliardi di euro.

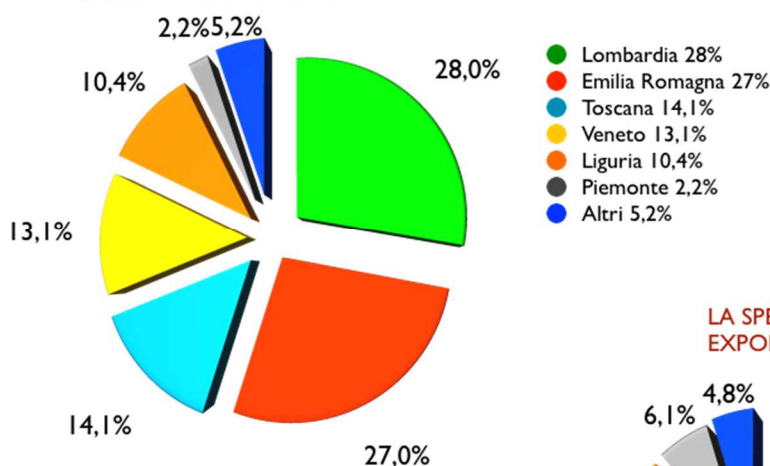
I mercati esteri serviti dal porto della Spezia denotano la sua forte integrazione con queste aree retroportuali, soprattutto lungo la Cisa.

I grafici a seguire mostrano in ordine di peso l'interscambio movimentato dal porto spezzino da/verso Asia, Americhe, Europa, Africa ed Oceania, e in ordine di importanza, i principali mercati di riferimento inland, quali Emilia Romagna, Lombardia, Veneto, Toscana, Liguria e Piemonte. Di queste, le prime tre regioni coprono circa il 65% del mercato inland del porto spezzino, con massimo vantaggio dell'area parmense.

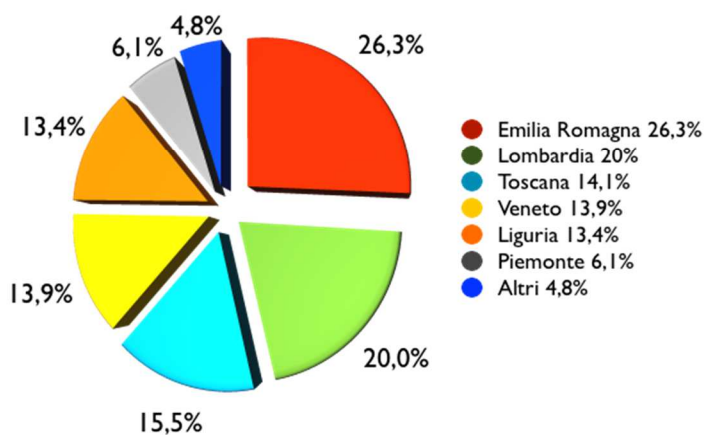


La Spezia: principali mercati esteri

LA SPEZIA MERCATI INLAND CONTENITORI
IMPORT/DESTINAZIONI 2022



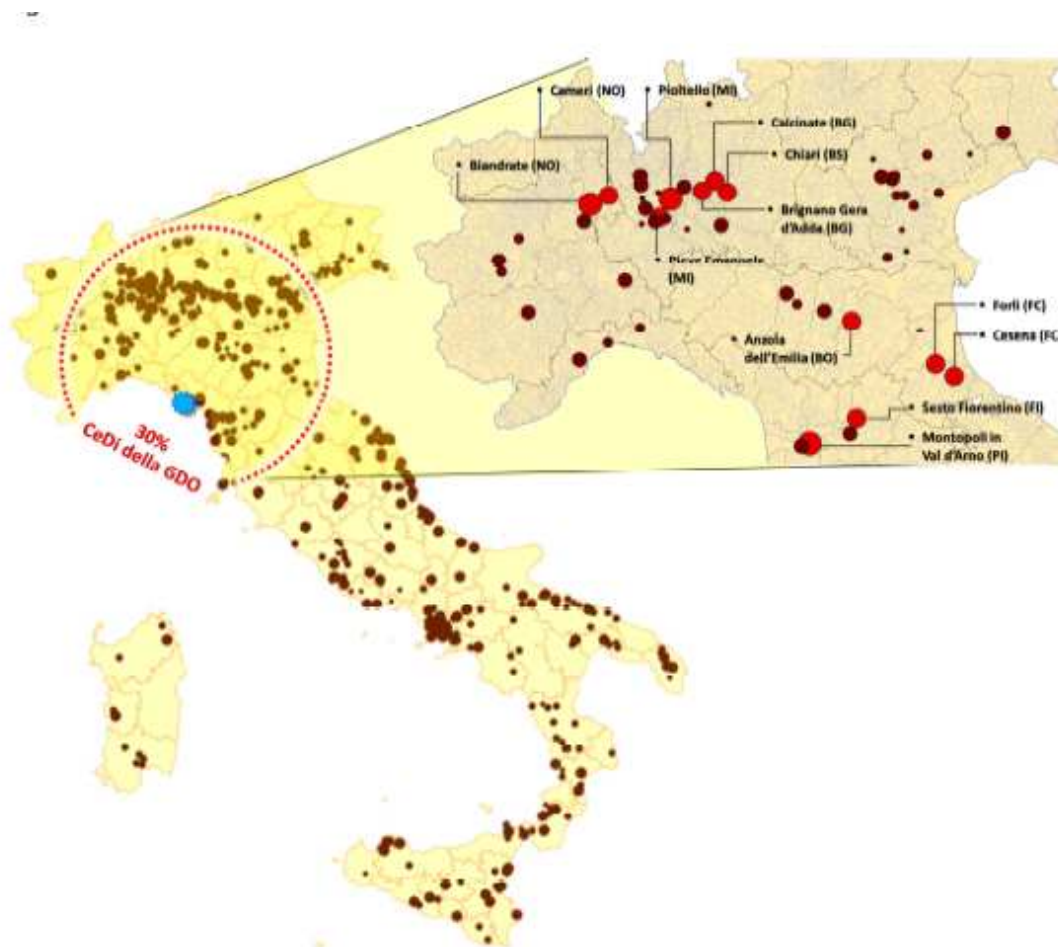
LA SPEZIA MERCATI INLAND CONTENITORI
EXPORT/PROVENIENZE 2022



Mercati inland del porto della Spezia - Fonte: AdSP MLOr

La posizione del porto della Spezia risulta privilegiata anche rispetto alle principali catene di approvvigionamento della GDO (Grande Distribuzione Organizzata), i cui

insediamenti seguono la geografia dei consumi delle famiglie italiane. Con sole 4 ore di guida dal porto della Spezia si raggiungono facilmente circa 1/3 dei Centri Distributivi (Ce.Di.) presenti in Italia.



Fonte: C-log, Università Carlo Cattaneo, LIUC

Dunque, la Zls del Porto e Retroporto della Spezia, geograficamente margine centrale di più sistemi produttivi e di consumo strategici del Paese, può essere delineata quale motore propulsivo e acceleratore degli interscambi commerciali delle aree in relazione funzionale, già effettiva o potenziale, con il porto, favorendo crescita economica attraverso l'export, in particolare extra UE, e l'import degli input necessari alla produzione.

6. L'ampliamento infrastrutturale del porto spezzino funzionale alla ZLS

6.1 Introduzione

Garantire capacità, efficienza e sicurezza è alla base degli obiettivi di crescita dei traffici collegati alla ZLS del porto spezzino. I progetti di ampliamento e di efficientamento degli spazi portuali commerciali, entro una visione di crescita sostenibile, si avvalgono dell'esperienza consolidata di tutto il cluster del sistema Spezia. Oggi l'indice di sfruttamento dei piazzali dedicati al traffico di merci containerizzate si attesta attorno ai 4 TEUs/mq/anno, che è un livello di produttività molto elevato, che trova ulteriore spinta negli spazi del retroporto di Santo Stefano di Magra, di cui si parlerà diffusamente a seguire.

A questo si aggiunge l'implementazione, in tempi anticipati rispetto ad altre realtà, di efficienti infrastrutture e sistemi immateriali, che hanno progressivamente esteso le modalità informatiche e digitali e l'interoperabilità a tutti i servizi offerti dal porto, incluso quelli dei controlli doganali e di sicurezza.

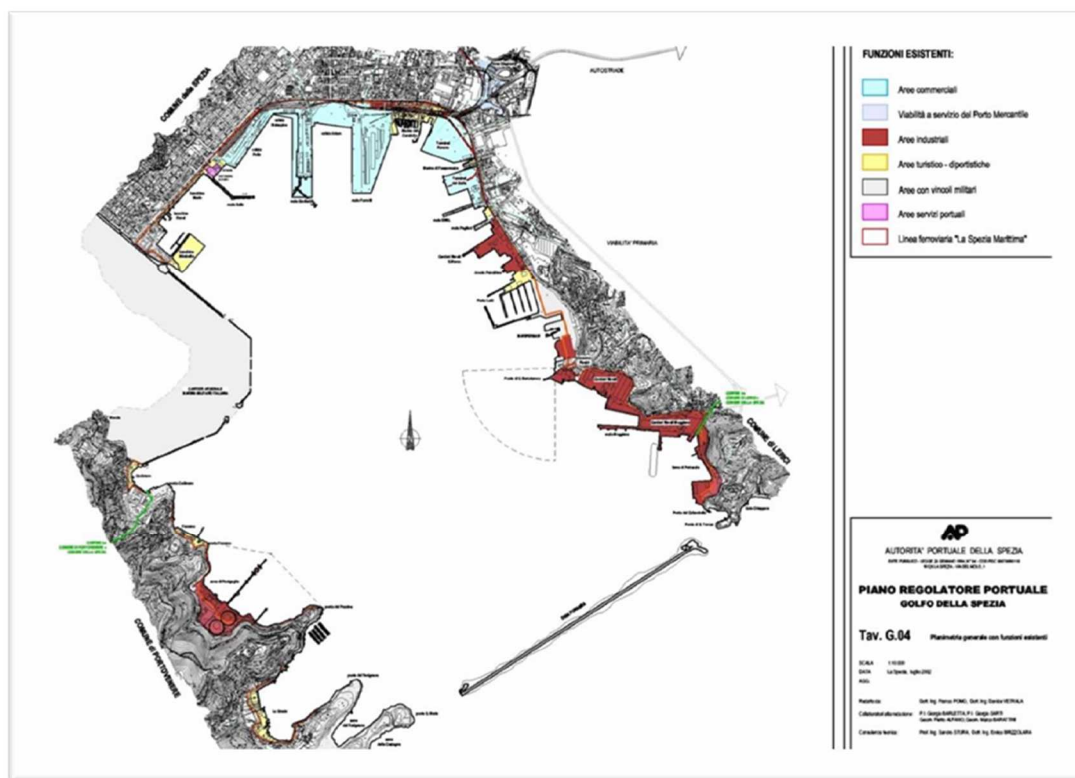
6.2 La pianificazione portuale

Come programmato nel POT 2022-2024 si stanno realizzando gli ampliamenti dei moli e delle banchine previsti dal vigente PRP del porto della Spezia, approvato in via definitiva nel 2010. La pianificazione sviluppata dal POT porta avanti il processo di razionalizzazione e di riorganizzazione delle funzioni portuali, con un percorso di sinergia tra gli investimenti pubblici e privati.

Attualmente nel porto di La Spezia gli investimenti, tra pubblico e privato, superano 700 milioni di euro, per la realizzazione delle opere previste dal PRP e nei documenti programmatori tuttora vigenti, e dalla transizione digitale ed energetica. Gli sforzi di programmazione, gestione e coordinamento della AdSP MLOr, utilizzando tecniche di project management, dimostrano la forte capacità di spesa dell'ente entro le tempistiche stringenti dei fondi PNRR.

Di particolare rilevanza, è l'accordo procedimentale stipulato con La Spezia Container Terminal (LSCT), il principale terminalista del sistema spezzino, a seguito del quale si è proceduto all'aggiornamento della concessione demaniale marittima che impegna LSCT a investire nell'ampliamento del terminal Ravano e a Marina del Canaletto, che l'AdSP MLOr ha già provveduto a liberare, trasferendo i concessionari precedenti al molo Pagliari. A questo si affianca la realizzazione del nuovo Terminal del Golfo con un investimento diretto di Tarros, Arkas e Cosulich, collegato ai lavori di riempimento

dello specchio acqueo precedentemente utilizzato da Enel, già appaltati dalla AdSP MLOr.



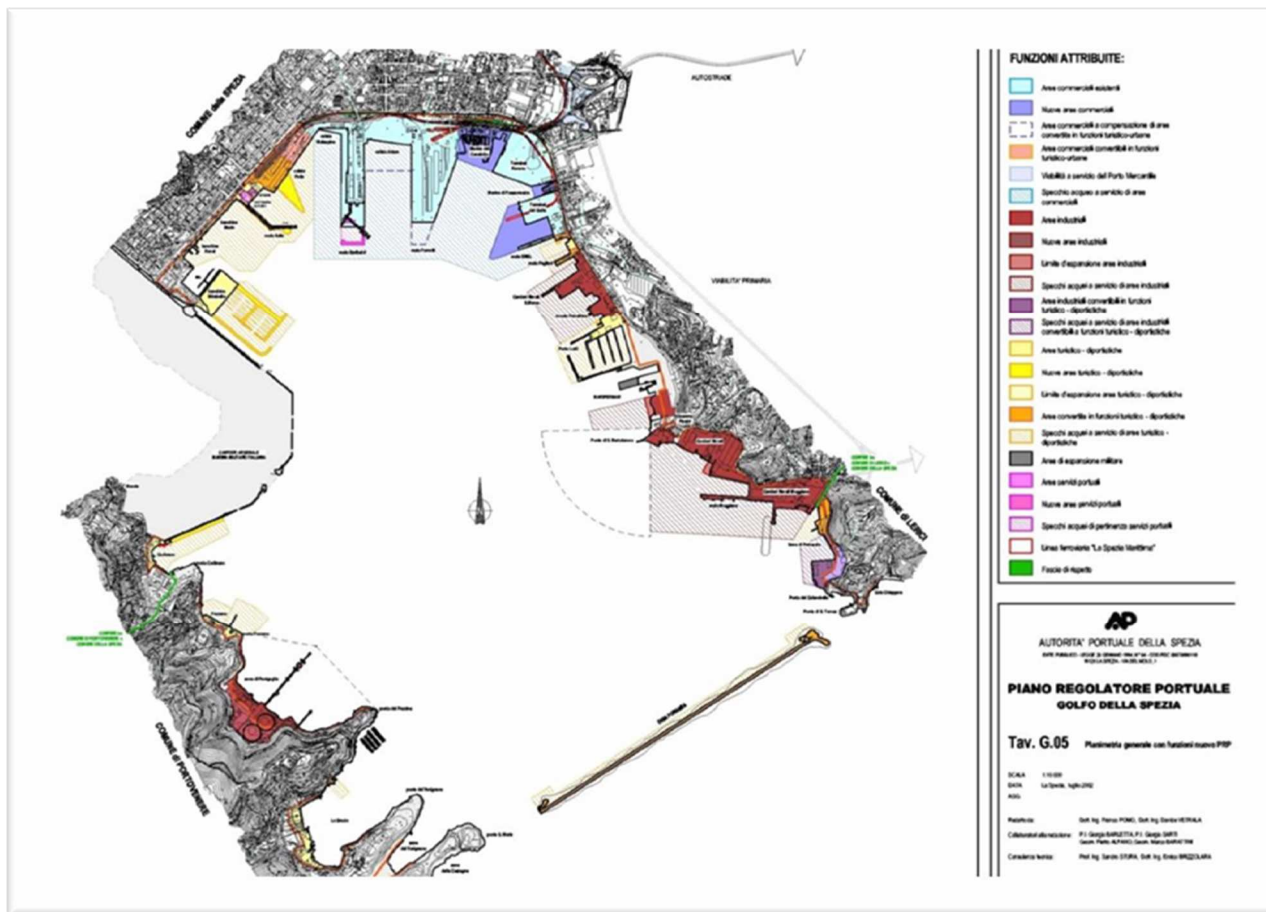
Fonte: AdSP MLOr

I progetti in cantiere prevedono l'ampliamento del porto commerciale per 140 mila metri quadrati complessivi, innervati con nuove infrastrutturazioni stradali e nuovi impianti ferroviari, necessari al raggiungimento degli obiettivi di crescita della capacità, alla luce del dimensionamento crescente del tonnellaggio delle navi, con criteri di efficienza e con le nuove esigenze che scaturiranno dallo sviluppo delle attività in ambito ZLS. Il nuovo assetto, una volta completato, consentirà di movimentare oltre 2 milioni di TEUs all'anno, di cui il 50% trasferito su ferrovia, che è di gran lunga superiore alla soglia minima prevista dalla politica dei trasporti dell'Unione Europea per i prossimi 15 anni.

Elenco delle opere programmate dalla AdSP nel porto della Spezia in svolgimento

Completamento del terminal Ravano alla Marina del Canaletto (50 mila mq)
Nuova banchina di Fossamastra (10 mila mq)
Ampliamento del Terminal del Golfo (80 mila mq)
Nuova stazione ferroviaria de “La Spezia Marittima” e riorganizzazione binari
Collegamento stradale del varco Stagnoni con i terminal del levante;
Nuovo waterfront della Spezia con stazione crocieristica a Calata Paita
Completamento della fascia di rispetto tra porto e città
Bonifiche e dragaggi dei bacini portuali e del canale di accesso al porto

Parallelamente, si stanno realizzando interventi di deterrenza degli impatti ambientali delle attività portuali sulla città e sui lavoratori del porto. Questi comprendono l’installazione del cold ironing sulle banchine, che consente lo spegnimento dei motori delle navi dotate dei dispositivi di alimentazione da terra, lo sviluppo della mobilità elettrica con l’installazione di colonnine per i rifornimenti, la produzione di energia da fonti rinnovabili. Inoltre, è in via di conclusione il completamento della fascia di rispetto, una zona verde posta al confine tra il porto mercantile e la città, che funge anche da barriera a eventuali polveri e rumori, e crea spazi utili per servizi ed attività ricreative, nel solco di quanto già realizzato, come la pista ciclabile in aree precedentemente occupate dalla ferrovia, il nuovo ponte pedonale che funge da collegamento tra quartieri del Levante e centro cittadino, e la barriera fonoassorbente bidirezionale posta sul confine porto-città.



Fonte: AdSP MLOR

A lavori terminati, il varco San Cipriano diverrà il nuovo limite ovest dell'area mercantile, mentre di Calata Paita, in precedenza in concessione al Terminal LSCT, sono già stati riqualificati dalla AdSP MLOR i primi 5.000 mq con affaccio sul mare e dati in concessione tramite gara per garantire i servizi a sostegno della libera fruizione dello spazio da parte dei cittadini.

A breve partiranno i lavori per la realizzazione del nuovo molo crociere, e a seguire quelli della nuova Stazione Marittima per navi da crociera. L'insieme di queste opere riqualificherà una vasta porzione di porto, dando alla città un moderno e suggestivo il waterfront.

In sintesi, la progettazione e la realizzazione delle opere previste dal PRP del porto della Spezia, negli ultimi tre anni sono state tutte avviate e sono regolarmente in corso, sulla base delle autorizzazioni definite negli anni precedenti.



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Orientale
Porti di La Spezia e
Marina di Carrara



REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO SVILUPPO ECONOMICO
SETTORE SVILUPPO DEL SISTEMA LOGISTICO E PORTUALE

- L'ampliamento del lato di levante del Molo Garibaldi, la cui realizzazione è parte integrante del piano industriale del terminal concessionario, LSCT SpA, già classificato adeguamento tecnico funzionale del PRP vigente il 10/12/2014, con parere n.54/2014, dal CSLLPP e il cui progetto è stato approvato anche sotto il profilo urbanistico, paesaggistico ed ambientale con Decreto Regionale n.1049 il 28/04/2015.



Fonte AdSP MLOr



Fonte: AdSP MLOr

- L'ampliamento del Terminal del Golfo, verrà integralmente realizzato dal concessionario, che lo ha già inserito nel suo piano industriale. Ad oggi è stato approvato il progetto definitivo dal punto di vista urbanistico, paesaggistico ed ambientale mediante Intesa Stato-Regione in data 16/02/2017, prot. 855/1060, ed è stato valutato positivamente dal CSLLPP in data 26/01/2018 con voto n. 42/2017; sono in corso la progettazione esecutiva e la predisposizione degli atti di gara.

I lavori di realizzazione della nuova stazione ferroviaria di La Spezia Marittima - intervento approvato in Intesa Stato-Regione n.477/953 del 26/01/2015 e realizzato mediante finanziamento pubblico deliberato dal CIPE nel 2017 per oltre 38 Mln di euro - daranno un nuovo assetto all'impianto, costituito da nove binari attrezzati per l'arrivo e la partenza dei treni, che consentirà di traguardare l'obiettivo di mettere su treno il 50% del traffico container del porto.

Nell'ambito dei lavori è previsto anche l'adeguamento idraulico dei canali Cappelletto e Rossano, interferenti con l'infrastruttura ferroviaria oggetto di riqualificazione.

È stata realizzata anche la nuova bretella stradale che consente il collegamento diretto dei terminal del levante con i varchi doganali degli Stagnoni, integrando ulteriormente le connessioni inland dello scalo spezzino.

Per quanto riguarda, invece, la parte digitale, il porto della Spezia si sta dotando di importanti dispositivi, ora in fase sperimentale avanzata, che consentono di ricevere in anticipo le informazioni del trasporto/missioni camionistiche in arrivo al porto con i tempi stimati di arrivo al porto. Questo consente di effettuare in anticipo le verifiche autorizzative (permessi di accesso e dati operativi) e inviare i relativi feedback agli autotrasportatori, gestendo in anticipo potenziali cause di congestionamento.

La digitalizzazione è uno degli elementi più qualificanti di efficienza, sicurezza e rapidità del trasporto merci, e costituirà lo strumento organizzativo essenziale anche del sistema della ZLS del porto e retroporto della Spezia.

6.3 Le banchine

Le attuali dotazioni impiantistiche di banchina, a servizio della movimentazione container, sono caratterizzate da elevata produttività ed efficienza. Contano 12 gru STS (Ship To Shore) del tipo post Panamax, 10 gru semoventi tipo Gottwald di portate variabili da 100 a 300 tonnellate, 6 gru transtainer, 12 RTG di piazzale, oltre 40 constaker, 60 ralle e oltre 80 carrelli elevatori di diversa portata e capacità. Tali dotazioni saranno ulteriormente potenziate con la realizzazione di nuove aree, ricavate da lavori di colmata di alcuni spazi acquei a Marina del Canaletto e Fossamastra, già

resi disponibili dalla AdSP con la ricollocazione delle attività che tradizionalmente vi erano insediate. Gli ampliamenti delle aree di banchina (pari a circa 140 mila metri quadrati) saranno integrati alle aree ferroviarie e alla realizzazione di nuovi impianti e di nuovi collegamenti stradali con i varchi di ingresso e uscita dal porto in località Stagnoni.

6.4 Il retroporto. Dry port di Santo Stefano di Magra (SSM) e corridoi Ten-t

Seguendo le indicazioni UE di fluidificare il traffico commerciale attraverso “corridoi” preferenziali, sui quali far convergere gli investimenti a supporto di uno sviluppo portuale non impattante sull’ambiente costiero e marino e con basso rischio di congestionamento, la AdSP punta sulla filiera logistica delle merci.

L’obiettivo è facilitato dalla forte simbiosi tra la posizione geografica baricentrica e le alte capacità performanti del porto spezzino, che si esprime sul lato terra con un forte utilizzo dell’intermodalità mare-ferro, proiettandola in avanti rispetto agli obiettivi strategici delle politiche europee enunciate nelle regolamentazioni Ten-t (Regolamenti UE 1315 e 1316) , nel Next Generation UE e nel Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR) - Missione Infrastrutture per la Mobilità.

Con tali caratteristiche distintive, il porto di La Spezia è *Core port* del Corridoio Scandinavo – Mediterraneo, previsto nella nuova regolamentazione delle reti TEN-T e nelle regolamentazioni UE Ten-t 1315/2013, ed è incluso nel Corridoio Mediterraneo, a seguito degli accordi CEF 2021-2027, che ha ricompreso nel corridoio la sezione “Marsiglia–Genova-La Spezia”.

Far parte di entrambi i corridoi consente al porto spezzino di rafforzare l’accesso ai finanziamenti sulla rete, per migliorare i collegamenti ai mercati di riferimento inland. A questo scopo l’AdSP partecipa ai Forum di Corridoio e alle riunioni del Rail Freight Corridor presentando i propri progetti di sviluppo intermodale, segue le iniziative della CE e partecipando alla progettazione comunitaria.

In tale contesto, il retroporto di Santo Stefano di Magra del porto di Spezia svolge un ruolo vitale per la crescita del sistema, recepito dalla Commissione Europea accogliendo la richiesta della AdSP di inserirlo nella proposta di revisione del Regolamento delle reti TEN-T, quale nodo della Rete Centrale, Rail Road Terminal, dell’Unione Europea (COM 812 final - 2021).

Tale inclusione consente una integrazione di corridoio strategica, nell’ottica di sviluppare la piattaforma logistica di Santo Stefano di Magra, strutturalmente legata al sistema portuale spezzino. L’attività logistica coordinata tra porto e retroporto incide direttamente sullo stato di salute dell’economia *inland* dell’intera provincia spezzina e

dei territori di riferimento, offrendo alle imprese importatrici e a quelle esportatrici di prodotti intermedi o finiti alti livelli di efficienza e competenza, insieme a importanti capacità di offerta di stoccaggio, immagazzinamento e servizi su misura.

Per valorizzare e potenziare il ruolo di prolungamento portuale spezzino del retroporto SSM lungo la filiera logistica focalizzata sul porto spezzino, l'AdSP MLOr sta realizzando importanti investimenti.

Posto a circa 8 km di distanza dal porto spezzino, il retroporto SSM rappresenta un'area strategica imprescindibile, sia per gli snodi logistici ferroviari sia per l'offerta dei servizi alla merce, configurandosi come vera e propria piattaforma logistica integrata al porto e alle sue attività commerciali, e a esso direttamente collegata via strada o ferrovia.

Esteso circa 1 milione di mq, il retroporto SSM è dotato di un terminal intermodale di 300.000 mq, con un'area d'interscambio ferro-gomma di 8.200 mq e un'area di parcheggio per mezzi pesanti di 6.500 mq. La parte ferroviaria, di 8.700 mq, dispone di 16 binari per la circolazione e la manovra dei carri, che permettono di operare il servizio di navettamento tra porto e retroporto. Dal punto di vista operativo, l'area intermodale e logistica di Santo Stefano di Magra è considerata un vero e proprio *dry port*, quale estensione delle banchine portuali spezzine.

Nell'area sono compresi insediamenti logistici-distributivi per le attività di movimentazione e stoccaggio merci, manutenzione e riparazione container, riempimento e svuotamento dei box.

Attraverso un accordo di locazione sottoscritto con Mercitalia Logistics proprietaria dell'area intermodale, nel 2020 l'AdSP MLOr ha realizzato il Centro Unico dei Controlli della Merce, che ha consentito di incrementare l'efficienza dei controlli, rendendone possibile l'espletamento contestuale nello stesso luogo, con il coordinamento dell'Ufficio delle Dogane. La realizzazione dello "sportello unico doganale" a SSM ha permesso di decongestionare importanti spazi portuali destinandoli a uso commerciale, e di garantire alle merci soggette a controllo fisico tempistiche veloci.

SSM Dry Port - visite merci 2021-2022 tipologia

	anno 2021	anno 2022
veterinaria	337	897
scanner	1.787	1.664
fito - chimico	133	120
svad	399	537
doganale + chimico	141	139
doganale	6.301	5.441
guardia finanza + chimico	33	5
guardia di finanza	453	293
fito - chimico	269	164
sanitaria	79	32

SSM Dry Port - visite merci 2021-2022 visite per classe commerciale

	anno 2021		anno 2022	
import	8.883	89%	9.292	89%
export	618	6%	827	9%
trasbordi	437	5%	157	2%

SSM Dry Port - visite merci 2021-2022 visite per area

	anno 2021		anno 2022	
piazzale	5.418	55%	4.495	48%
capannone	2.396	24%	2.236	24%
scanner	1.787	18%	1.664	18%
veterinaria	337	3%	897	10%

Lo scalo ferroviario di SSM, nelle aree di Mercitalia Logistics locate ad AdSP MLOr, è uno dei 3 nodi ferroviari del comprensorio ferroviario della Spezia, insieme agli scali di La Spezia Marittima (all'interno del porto) e La Spezia Migliarina, così come definito da delibera ART, ed è quindi uno degli scali di attestazione dei treni in arrivo/partenza dal porto.

Nel retroporto insistono anche le aree di proprietà della società **SVAR S.r.l – Società di Valorizzazione Aree Retroportuali**, nata nel 1995 a seguito della costituzione delle «aree di crisi». Esse sono dotate di 3 binari di 600 ml. ciascuno, 2 binari di 200 ml. ciascuno, 1 binario di raccordo parco ferroviario, una piastra interscambio di 20.000 mq, una zona di sosta di 8.000 mq, una superficie viabilità di 26.000 mq, un autoparco di 35.000 mq e autolavaggio 8.000 mq.

SVAR è il soggetto principale per la realizzazione del Progetto Distripark ed è promotore delle scelte strategiche del centro logistico. Nel suo oggetto sociale, tra le principali attività, sono ricomprese:

- Progettazione, realizzazione e gestione di infrastrutture sia di interesse collettivo sia di supporto alle aree retroportuali del comune di Santo Stefano di Magra;
- Promozione, coordinamento e attuazione di iniziative per creare e/o incrementare lo sviluppo produttivo delle aree;
- Promozione, coordinamento e attuazione di iniziative per creare e/o incrementare lo sviluppo della logistica sul territorio in esame.

Nell'ottica di integrare le infrastrutture per consentire la crescita e lo sviluppo delle attività ricadenti sul porto, la AdSP ha avviato il percorso per l'acquisizione quote della società e incrementare la governance dell'AdSP sulle aree retroportuali.



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Orientale
Porti di La Spezia e
Marina di Carrara



REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO SVILUPPO ECONOMICO
SETTORE SVILUPPO DEL SISTEMA LOGISTICO E PORTUALE

6.5 Le aree retroportuali di Santo Stefano Magra



area rossa: Contrepaire Spa, LOG Srl, AL LOGistic Srl, Autosped Srl

area gialla: Ma.Tra. Srl, Spedemar Srl, Gori Srl

area verde: autoparco La Spezia

area blu: gruppo Spinelli

area arancione: area Mercitalia Logistics in locazione ad AdSP

6.6 La ZLS del porto e retroporto della Spezia e il Made in Italy

Convogliando gli output di rilevanti attività economiche insediate nei territori già da tempo funzionalmente connessi con il porto, l'istituenda ZLS si delinea come un **acceleratore del Made in Italy**, offrendo importanti facilitazioni di sviluppo ed espansione alle attività che coinvolgono settori strategici quali quelli agroalimentari,

della meccanica e della cantieristica. In tale contesto, l'intermodalità mare-ferro costituisce uno dei principali punti di forza dello sviluppo della ZLS del porto e retroporto della Spezia, permettendo di coniugare sostenibilità e crescita economica.



6.7 La scelta dell'innovazione tra le leve principali della ZLS Porto e Retroporto La Spezia

L'operatività delle aree ZLS si correla strategicamente alla internazionalizzazione delle imprese insediate nelle aree e alla competitività logistica delle attività delle filiere. Queste ultime sono generate dalle catene di import/export produttivo e da quelle di distribuzione per il consumo finale, e hanno la necessità di essere sostenute e alimentate con investimenti adeguati di sistema, in termini di capacità, innovazione e sostenibilità.

Favorire nel perimetro ZLS l'insediamento di start-up tecnologicamente innovative è dunque tra le azioni catalizzatrici utili a creare un sistema virtuoso, volto a incrementare know how, nuovi investimenti e ricadute occupazionali crescenti, man mano che le *start-up* passano a *scale-up*, allo scopo di insediare competenze di area non delocalizzabili e contribuire all'aumento del reddito pro-capite dei cittadini residenti. Partendo dall'assunto che l'attrattività del porto spezzino ha tra i suoi principali punti di forza la digitalizzazione e l'informatizzazione dei processi, la localizzazione nella Zona Logistica Semplificata di imprese innovative è un completamento dei requisiti oggi necessari per ottenere capacità di risposta flessibili e rapide ai cambiamenti continui e spesso repentini dei mercati.

In tale prospettiva e con lungimiranza, l'AdSP MLOr ha aderito al programma Faros Accelerator di Cassa Depositi e Prestiti, oltre a partecipare a diversi progetti europei tesi a rispondere innovativamente alle sfide poste dai mercati e dalla geopolitica.

6.8 Le filiere strategiche

Tra le filiere di interesse della ZLS porto e retroporto della Spezia, quelle appartenenti al settore agroalimentare fortemente specializzato della provincia e della città di Parma, definita “capitale della food valley” italiana. Le componenti del suo moderno sistema agroalimentare, sono costituite essenzialmente da strutture produttive agricole che utilizzano tecniche sostenibili; da un insieme diversificato di attività agricole, artigianali e industriali, che si avvantaggiano reciprocamente attraverso sinergie sociali ed economiche; dalla presenza di strutture produttive diversificate di alimenti di eccellenza.

Le principali filiere produttive sono:

- la filiera del latte (nella produzione di formaggi, latticini e latte ad uso alimentare);
- la filiera del pomodoro da industria (nella provincia di Parma viene trasformato circa la metà del pomodoro da industria prodotto in Italia);
- la filiera dello zucchero (in provincia di Pama è presente uno dei pochi zuccherifici attivi in Italia);
- la filiera delle “altre conserve alimentari” (prodotte dalle stesse aziende che lavorano il pomodoro da industria);
- la filiera della cerealicoltura (con imprese sementiere nazionali e internazionali), della panificazione (con mulini), della pasta (secca e fresca), dei prodotti da forno e dell'industria mangimistica. Questa filiera comprende imprese artigianali fino a quelle industriali, con mercati di sbocco molto diversificati tra loro;
- la filiera della carne bovina e suina: dagli allevamenti ai salumifici passando per i macelli;
- la filiera delle conserve di pesce;
- la filiera del vino, che benché di modeste quantità rispetto a competitors nazionali, si distingue per l'alta qualità;
- la filiera delle acque minerali.

Anche le forme di gestione imprenditoriale delle imprese del settore sono molto variegate, comprendendo imprese individuali, cooperative (a Parma sono nate le prime forme italiane di cooperazione agricola di produzione e di servizi), società e multinazionali. Ciononostante, tutte le imprese si relazionano tra loro attraverso le

Organizzazioni di Produzione (OP), le Organizzazioni Interprofessionali (OI) e Consorzi di Tutela, che garantiscono la sostenibilità dei piccoli produttori nell'affrontare i mercati.

Sono integrate nel sistema agroalimentare parmense anche le aziende fornitrici di tecnologie e servizi per la gestione, trasformazione e commercializzazione degli input di origine agricola e degli output industriali. Questo ha fatto della provincia di Parma anche un importante polo industriale specializzato nell'industria delle tecnologie alimentari. Attraverso questi fondamentali si realizza l'export della produzione alimentare parmense in tutto il mondo.

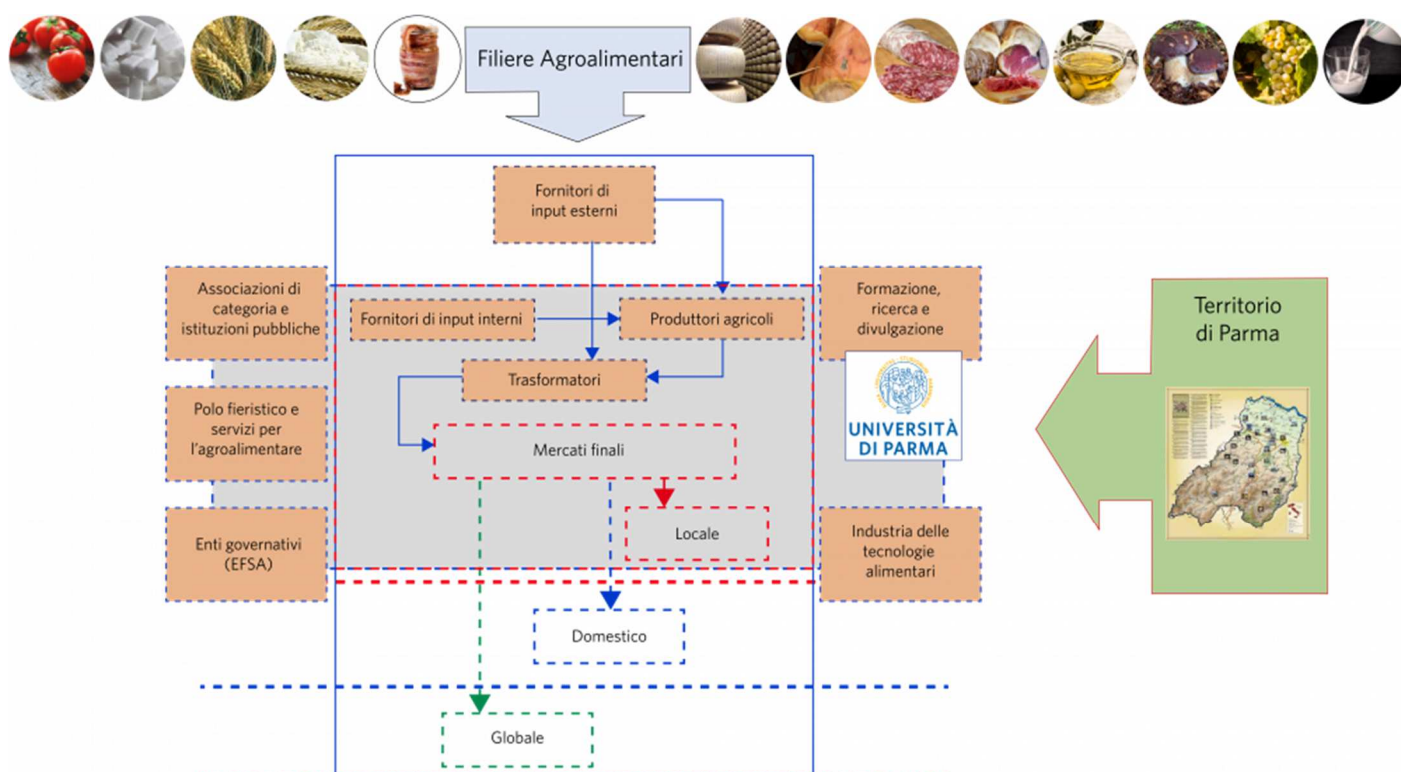


Grafico tratto dal Food Project Parma della Università di Parma

Oltre a questo, nel parmense sono insediate anche altre tipologie di filiera, tra cui:

- Filiera della meccanica, che annovera aziende leader nel food machinery, come Raytec Vision SpA, MBS SrL e R. Bardi SrL, e nell'impiantistica farmaceutica, tra cui Idroinox Impianti SrL.

- Filiera della farmaceutica, in cui l'Italia è il leader in Europa, con vendite all'estero del 70% della sua produzione. Nel 2022 la farmaceutica è stato il primo settore per export in provincia di Parma, dove è localizzata la Chiesi Farmaceutici SpA.
- Filiera del profumo.

A fine 2023 (dato Ist. Tagliacarne, presentato nell'ottobre 2024), il tessuto produttivo spezzino registra, come il resto della regione e del Paese, un saldo negativo fra iscrizioni e cessazioni di imprese. Si tratta tuttavia di una riduzione, sia in termini di imprese registrate (-0,3%) che attive (-0,1%), meno rilevante di quanto avvenuto in Liguria e a livello nazionale. In tale contesto, da anni si osserva un incremento delle società di capitali (che nel solo 2023 aumentano del 4%, un punto al di sopra della dinamica nazionale). Si assiste ad un aumento delle attività manifatturiere (+2,3%) che si differenzia dal calo subito nel resto della regione e del Paese, così come l'onda lunga degli effetti espansivi del Superbonus premiano la filiera edile, con un incremento dello 0,4% delle imprese di costruzione e del 2,5% delle attività immobiliari. I servizi legati al turismo e alla ristorazione aumentano in modo lieve (+0,7%). Diminuiscono invece, per oltre il 3%, le attività agricole e quelle del commercio. In provincia della Spezia l'economia del mare supera gli 1,1 milioni di euro di valore aggiunto nell'anno 2022, incidendo per il 16,8% del totale dell'economia. La cantieristica costituisce il settore principale con oltre 465 milioni di euro, incidendo per il 40,6% del totale mare provinciale, segue il settore della movimentazione di merci e passeggeri che incide per 26,1% del totale. In terza posizione, il settore dei servizi di alloggio e ristorazione che rivela un'incidenza per oltre il 22% del totale dell'economia del mare del territorio. Il quadro, cui si deve aggiungere la presenza del Distretto delle Tecnologie Marine, descrive in modo succinto ma plastico il potenziale di sviluppo del manifatturiero grazie all'istituzione della ZLS.

7. Gli strumenti attuativi della ZLS

7.1 Inquadramento urbanistico e criteri

Nelle aree incluse nella ZLS spezzina, le peculiari attività logistico-commerciali possono trovare collocazione in regime di conformità urbanistica, senza necessità di varianti.

Tuttavia, 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 potrebbero avere maggior incidenza.

In tutti i casi, il Piano Strategico della ZLS non ha valenza urbanistica e non pregiudica, anche nel tempo, il diritto dell'ente locale alla propria pianificazione territoriale. Il Piano ha una caratterizzazione dinamica in tal senso, e consente all'imprenditore proponente, nell'ottica della certezza del diritto e dell'effettiva incentivazione all'investimento, di conoscere l'*an* e l'*ubi* che condizionano l'accesso alle agevolazioni procedurali previste dalla ZLS.

Per accedere alle agevolazioni amministrative delle ZLS all'interno delle aree, è necessario che le attività delle imprese presentino alternativamente:

- un nesso economico-funzionale con il porto, rinvenibile nello svolgere attività di impresa nell'ambito portuale-logistico, soddisfatto da Imprese autorizzate da AdSP allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali ex art. 16 Legge 84/94; da Imprese titolari di licenza di impresa nell'ambito del distretto delle riparazioni e costruzioni navali; da autonomie funzionali ex art. 19 Legge 84/94; da Imprese autorizzate alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ex art. 17 Legge 84/94;
- relazioni commerciali con il porto della Spezia, come società di logistica, di trasporto multimodale e di servizi alle merci;
- l'impresa sia connessa al Port Community System (PCS) del porto spezzino (il costante allineamento informatico con la banca dati dei permessi consente di verificare la validità del permesso);
- l'impresa sia localizzata in porto e nelle aree retroportuali di interesse dell'AdSP MLOr;
- in relazione all'analisi sui valori di bilancio, il fatturato connesso ad attività portuali, nel biennio precedente a quello dell'istanza procedimento, sia maggiore o uguale al 50% (dato dimostrabile, ad esempio, evidenziando flussi import/export via terminal AdSP MLOr).

Se si tratta di nuova attività, non è possibile dare seguito a tutte le opzioni di verifica del nesso funzionale di cui sopra. Se dunque 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 la sostenibilità economica e finanziaria. Saranno inoltre valutate positivamente le progettualità in ottica Green, con particolare attenzione alla riduzione delle emissioni, alla produzione di energia da fonte rinnovabile e all'efficientamento energetico, in linea con le indicazioni PNRR Next Generation Italia. Sarà inoltre valutata positivamente la progettualità che garantisca una ricaduta occupazionale positiva anche a livello locale.

7.2 Le semplificazioni burocratiche introdotte dall'art. 12 del DPCM 40/2024

Il DPCM 40/2024 ha introdotto una serie di semplificazioni amministrative ed agevolazioni fiscali, in tutta l'area della ZLS che, in sintesi, consistono:

- a. nella riduzione di **un terzo** dei seguenti termini procedurali:
 - termini di cui agli artt. 2 e 19 della L. 241/1990;
 - termini in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA);
 - termini in materia di valutazione ambientale strategica (VAS);
 - termini in materia di autorizzazione integrata ambientale (AIA);
 - termini in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA);
 - termini in materia di autorizzazione paesaggistica;
 - termini in materia di concessioni demaniali portuali;
 - termini in materia edilizia;
- b) riduzione della **metà** dei termini di cui agli artt. 14 bis e 17 bis della L. 241/1990 previsti per l'adozione di eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta, comunque denominati, per i quali è richiesta l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso di competenza di più amministrazioni (conferenza di servizi semplificata).

Con la precisazione che i termini (ridotti) di cui sopra, sono tutti da considerarsi perentori e che il loro inutile decorso comporta il silenzio assenso, per cui gli atti si intendono resi in senso favorevole al richiedente.

7.3 Semplificazioni amministrative di competenza regionale per la realizzazione degli investimenti delle Regioni per iniziative imprenditoriali nella ZLS

Ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettera e) del DPCM 40/2024: "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 procedimentali speciali applicabili, finalizzati a semplificare e accelerare l'insediamento, la realizzazione e lo svolgimento dell'attività economica delle imprese nella ZLS.

7.4 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.

7.5 Le semplificazioni amministrative aggiuntive profilate per la ZLS

La Regione Liguria, al fine di incrementare ulteriormente il tasso del contesto business oriented del proprio apparato amministrativo per le specifiche finalità della ZLS, 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.; DPCM 40/2024);
- 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);
- 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.

7.6 Agevolazioni di natura doganale relative al Porto della Spezia

Alle succitate misure si aggiungono le innovazioni riconducibili a quanto previsto dall'art. 12 comma 5 del DPCM 40/2024, nonché alle proposte formulate dalla Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che ha visto il porto della Spezia tra i protagonisti principali, realizzate 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 con ricadute fondamentali per lo sviluppo della ZLS del Porto e Retroporto della Spezia.

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 invece 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 i ricevitori, 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.

Attualmente, l'Agenzia delle dogane e dei monopoli sta verificando le possibilità di ulteriori sviluppi di questo strumento, eliminando gli eventuali *bottleneck* esistenti, al fine di favorirne un maggiore e migliore utilizzo.

Lo sdoganamento in mare è attivo nel porto della Spezia dal 2014.

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'Unione¹, 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.

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.

Il porto della Spezia è stato il primo porto in Italia ad avviare con successo nel 2015 il fast corridor ferroviario con il corridoio La Spezia – Melzo.

Ad oggi sono operativi i seguenti *fast corridors* doganali* ferroviari:

La Spezia (TC027V)	Rivalta Scrivia (TC85T)
La Spezia (TC27V)	Melzo-Milano (TC34X)
La Spezia (TC027V)	Rivalta Scrivia (TC31TM)
La Spezia (TC027V)	Padova (TC316E)
La Spezia (TC027V)	Padova (TC317F)
La Spezia (TC027V)	Rubiera (TC000259)
La Spezia (TC027V)	Marzaglia (TC 274L)
La Spezia (TC 027V)	Bologna (TC 291E)
La Spezia (027V)	Segrate (162C)

¹ Regolamento UE n. 952/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 Ottobre 2013 - che istituisce il codice doganale dell'Unione.

e stradali:

La Spezia Porto (TC 027V) Piacenza (TC 14157Q)
La Spezia Porto (TC 030L) Piacenza (TC 14157Q)

*fonte: Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - www.adm.gov.it/portale/dogane/operatore/ecustoms-aida/progetti-aida/fast-corridor

Zone franche doganali (ZFD) intercluse – Art. 12 comma 5 DPCM 40/2024

Come noto gli Stati membri possono destinare alcune parti del territorio dell'Unione a zona franca doganale, il cui regime permette di introdurre e detenere in tali aree intercluse le merci non unionali in sospensione dal pagamento dei diritti doganali.

La zona franca doganale si profila come area recintata, con punti di ingresso e di uscita sottoposti a vigilanza doganale.

Nelle zone franche doganali è possibile svolgere sulle merci, senza specifica autorizzazione, le manipolazioni usuali oppure, sulla base di apposite autorizzazioni, utilizzare i regimi di perfezionamento attivo, uso finale e di ammissione temporanea.

La merce vincolata al regime di zona franca può essere successivamente importata nel territorio dell'Unione con pagamento dei relativi diritti doganali, oppure ri-esportata o vincolata ad un altro regime doganale. All'interno della zona franca doganale possono essere stoccate anche le merci unionali, purché adeguatamente iscritte nei registri contabili.

Per consentire agli operatori presenti all'interno delle ZLS di beneficiare di agevolazioni e semplificazioni ulteriori, rispetto a quelle previste dai commi 1-2-4 dell'art. 12 del DPCM 40/2024, il successivo comma 5 prevede la possibilità di istituire Zone Franche Doganali (ZFD) intercluse all'interno delle ZLS stesse, in modo da sovrapporre i due territori e, dunque, da poter sommare le semplificazioni amministrative alle agevolazioni fiscali e doganali (sopra indicate), con il risultato di rendere più appetibile l'avvio di un'attività imprenditoriale all'interno della ZLS, per gli investitori internazionali e nazionali.

La perimetrazione delle ZFD inserite nelle ZLS deve essere proposta da ciascun Comitato di Indirizzo e deve essere approvata con determinazione del direttore dell'Agenzia delle Dogane entro sessanta giorni dalla richiesta.

La portata di tale previsione favorisce l'insediamento di vere e proprie attività produttive nelle aree ZLS, consentendo di lavorare le merci, con effetti incrementali dell'interscambio commerciale attraverso il porto spezzino, che comporta ricadute economiche positive sull'intera ZLS.

Progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti nazionali.

L'obiettivo della Agenzia delle Dogane e dei Monopoli 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'imbarco/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, aumentandone 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 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).

La Spezia è stato il primo porto italiano ad avviare lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (S.U.Do.Co.), attivando nel novembre 2022 il primo modulo, che permette di svolgere i controlli concomitanti al Centro Unico Servizi di Santo Stefano di Magra, dove le merci arrivano tramite i “corridoi ispettivi”, all’interno dei quali i veicoli sono costantemente tracciati.

Il progetto completo prevede tre moduli:

- modulo “Gestione controlli”, che coordina le richieste di controllo provenienti dalle Amministrazioni coinvolte nella procedura d’ingresso delle merci in porto;
- modulo “Gestione certificati”, che crea un singolo punto d’ingresso per gli operatori e le Amministrazioni coinvolte, per rilasciare le autorizzazioni;
- modulo “Tracciamento merci”, che raccoglie tutte le informazioni sulle operazioni logistiche e portuali svolte sulle merci.

Come divulgato dalla stessa AdSP MLOr, l’obiettivo del S.U.Do.Co. è quello di “creare un *single entry point* per ottimizzare i tempi, i costi e la logistica nei porti. Un processo completamente automatizzato e *full digital* che consente un notevole risparmio dei tempi all'intero processo di sdoganamento. Ma il vero vantaggio è rappresentato dai minori costi e dal coordinamento tra tutti i soggetti coinvolti”.

7.7 Eventuali ulteriori agevolazioni

La Regione Liguria facendo proprie le *best practice* adottate all'estero nelle zone speciali, si propone di verificare la possibilità di introdurre ulteriori ipotesi di agevolazione, espressamente consentite dall’art. 5 comma 1 lett. g) del DPCM 40/2024 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 ulteriori tipologie di benefici fiscali e contributivi.

7.8 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, 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 ZLS.

La certezza di poter risolvere le 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.

Per rafforzare l'*appeal* verso l'istituenda ZLS da parte degli investitori internazionali (ma anche nazionali), si intende individuare percorsi virtuosi per la celere ed economicamente sostenibile soluzione delle eventuali controversie di cui siano parte gli investitori o le aziende operanti nella ZLS, alternativi alla giustizia ordinaria (i cui costi e tempistiche sono, purtroppo, ben noti).

Si tratta delle c.d. procedure di A.D.R. (*Alternative Dispute Resolution*), tra cui si ricomprendono:

- a) Nel caso di contratti di diritto privato

- le decisioni (c.d. Lodi) rese tramite procedura di “Arbitrato”, rituale o irrituale *ex artt.* 806 e ss. c.p.c.;
- gli accordi conseguenti a procedura di “Mediazione civile e commerciale” presso Organismi accreditati e specializzati, già esistenti *ex D.Lgs.* 28/2010 e s.m.i.;
- gli accordi conseguenti a procedura di “Negoziazione assistita da avvocati” di cui al D.L. 132/2014 (convertito nella L.162/2014).

Si evidenzia che sia la procedura di Mediazione, sia quella di Negoziazione assistita, prevedono incentivi fiscali sotto forma di credito d'imposta, così come previsto dalle rispettive norme di riferimento, sopra citate.

- b) Nel caso di contratti soggetti all'applicazione del D. Lgs. 36/2023, tutti gli istituti previsti dagli artt. da [210](#) a [220](#) del Codice dei contratti pubblici
- accordo bonario;
 - transazione;
 - arbitrato;
 - collegio consultivo tecnico;
 - pareri di pre-contenzioso dell'Anac.

In tal senso, il modello contrattuale proposto consiste in una apposita clausola concordata, ovvero debitamente sottoscritta *ex artt.* 1341-1342 c.c., 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, all'organo decisionale previsto per la procedura di ADR contrattualmente prescelta, da indicare come necessariamente preventiva rispetto all'instaurazione di un eventuale giudizio.

8. Sportello Unico ZLS

In riferimento allo Sportello Unico Amministrativo (SUA) della AdSP MLOr, esso è stato sviluppato secondo le linee guida emanate dal Ministero competente MIMS, oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ed è dotato di regolamento specifico. Come previsto e descritto nel POT 2022-2024, il SUA della AdSP MLOr è già comprensivo della parte relativa al funzionamento amministrativo relativo alle pratiche ZLS.

8.1 Semplificazioni Amministrative introdotte dall'art. 12 DMCP 40/2024 – Autorizzazione Unica e Sportello Unico Digitale

Principale riferimento normativo in merito allo Sportello Unico della ZLS era inizialmente il testo del D.L. n. 91/2017 “Decreto Mezzogiorno” (istitutivo delle ZES ed applicabile alle ZLS, ove compatibile) convertito con Legge 123/2017 e così come da ultimo emendato con L. 27 dicembre 2019, n. 160 - Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022.

A questo hanno fatto seguito le modifiche e precisazioni introdotte dal DPCM 40/2024, all'art. 12 ove viene prevista per le imprese che operano nelle ZLS la possibilità di usufruire di semplificazioni amministrative e benefici in ambito doganale, tali da rendere più agevole l'insediamento e lo svolgimento delle attività di tipo industriale o economico connesse al Porto, promuovendo gli investimenti e lo sviluppo economico della zona di riferimento.

Ai sensi dell'art. 5 comma 1 lett. e) del DPCM 40/2024: il Piano di sviluppo strategico deve contenere *“l'individuazione delle eventuali semplificazioni amministrative ulteriori rispetto a quelle previste dalla legge che la Regione intende adottare per favorire le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZLS, con particolare riguardo a quelle necessarie a garantire l'istituzione di uno sportello unico digitale presso il quale gli imprenditori interessati ad avviare una nuova attività soggetta all'autorizzazione unica possano presentare il proprio progetto”*.

Per quanto riguarda lo sportello unico amministrativo di AdSP, il fondamentale elemento normativo è rappresentato dalla L.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.

- Art. 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 avvalimento 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'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio dello Sportello Unico Amministrativo, secondo Linee guida approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
 - o 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.

L'AdSP MLOR si è da tempo dotata di regolamento SUA e della piattaforma digitale Sportello Unico Amministrativo per la gestione del rilascio autorizzazioni ex art 16, 17 e 18 relative alle operazioni e servizi portuali, iscrizioni art 68 C.d.N., gestione permessi di accesso in porto, gestione trasporti eccezionali. Il sistema - che si integra perfettamente nel sito istituzionale dell'ADSP, in piena applicazione delle Linee guida ministeriali - è conforme alle normative sull'interoperabilità, sulla protezione dei dati personali e di sicurezza ICT.

Nel POT 2022-2024 è descritta la parte di implementazione del SUA dedicata alla ZLS.

Tra le misure di semplificazione, la più rilevante è l'**Autorizzazione Unica**, prevista dall'art. 12 comma 1 del DPCM 40/2024, alla quale sono assoggettati i *“progetti inerenti le attività economiche ovvero all'insediamento di attività industriali, produttive e logistiche all'interno della ZLS, non soggetti a segnalazione certificata di inizio attività o a comunicazione”*.

In estrema sintesi, l'Autorizzazione Unica ricomprende e sostituisce *“tutti gli atti di autorizzazione, assenso e nulla osta comunque denominate, previsti dalla vigente legislazione in relazione all'opera da eseguire, al progetto da approvare o all'attività da intraprendere nell'area ZLS”*.

La domanda di Autorizzazione dovrà essere presentata allo Sportello Unico (digitale, interoperabile e disponibile anche in lingua inglese) individuato dalla regione ai sensi dell'art. 5 comma 1 lettera e) del DPCM. Nelle more dell'istituzione dello Sportello Unico, la domanda dovrà essere presentata al SUAP competente per territorio che la trasmetterà all'Autorità competente per il rilascio (individuata dalla regione), la quale vi provvederà in esito ad apposita conferenza di servizi.

Si precisa inoltre che l'Autorizzazione Unica, ove necessario, costituisce variante agli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, ad eccezione del piano paesaggistico regionale, e le opere per la realizzazione dei progetti all'interno della ZLS sono ritenute *“di pubblica utilità, indifferibili e urgenti”*, con ogni conseguenza di legge in materia di espropriazione per pubblica utilità (D.P.R. 327/2001).

L'organo deputato a rilasciare l'Autorizzazione predetta, per tutto il territorio in ZLS e quindi anche per le aree emiliane, è stato individuato da Regione Liguria nel proprio Settore interno avente competenza in materia di porti e logistica

8.2 Presupposti per l'accesso allo sportello e rilascio dell'Autorizzazione Unica

Ai fini di fruire dei benefici della ZLS, e quindi dell'accesso allo sportello unico 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 loro perimetrazione, rilevando la sede operativa/unità locale dell'impresa coinvolta;
- b) L'attività di impresa deve presentare un nesso economico-funzionale con le attività portuali, come sopra meglio dettagliato.

Al termine del procedimento, il Comitato di Indirizzo rilascia 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 emesse 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 DPCM 40/2024.

8.3 Tipologia di procedimenti e istanze

I procedimenti che riguardano il SUA della ZLS hanno tre tipologie principali:

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.
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 la 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.

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.

8.4 Esempio documentazione da allegare alle istanze

8.4.1 Insediamento 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:

- Inquadramento del mercato e strategie di sviluppo dell'iniziativa;
- Sintetica presentazione dell'impresa con indicazione categoria ATECO;
- Strategia commerciale di sviluppo in relazione alle attività da insediarsi nelle aree oggetto di concessione e alle relazioni da sviluppare con il contesto portuale;
- Descrizione investimenti previsti e tipologia degli stessi (infrastrutturali, impiantistici, in attrezzature e beni mobili, etc.);
- Piano economico finanziario da svilupparsi in relazione al periodo di concessione richiesto.

Progetto Definitivo redatto in conformità a quanto previsto dal Codice dei Contratti Pubblici.

Al fine dell'eventuale approvazione in sede di Conferenza dei servizi degli interventi proposti dovranno essere consegnati:

- elaborati progettuali in scala adeguata rispetto agli aspetti trattati (architettonico, impiantistico, strutturale, ecc.);
- 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.

8.4.2 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, ecc.);
- 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;
- d) idonee autocertificazioni a cura dei progettisti incaricati di conformità alla normativa vigente.

Tabella procedimenti

Tipologia	Macrocategoria	Procedimento	Tipo di semplificazione	Principali Enti coinvolti	Tempi Ordinari	Tempi ridotti
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	Riduzione tempi 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		Ministero dell’Ambiente Regione		



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Orientale
Porti di La Spezia e
Marina di Carrara



DIPARTIMENTO SVILUPPO ECONOMICO
SETTORE SVILUPPO DEL SISTEMA LOGISTICO E PORTUALE

		(VIA) (Parte Seconda – Titolo II- art. 19 a 29),				
		Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) (Parte Seconda – Titolo III bis- art. 29 bis a 29- quattordices),		Ministero dell' Ambiente Regione		
	3. DPR 59/2013	Autorizzazione Unica Ambientale (AUA) – Capo II art da 3 a 6		SUAP		
	4. DLgs 42/2004 ss.mm.ii.	Autorizzazione Paesaggistica Art.146		Soprintendenza Regione Comune		
	5. DPR 31/2017	Autorizzazione Paesaggistica Semplificata -		Soprintendenza Regione Comune		



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Orientale
Porti di La Spezia e
Marina di Carrara



DIPARTIMENTO SVILUPPO ECONOMICO
SETTORE SVILUPPO DEL SISTEMA LOGISTICO E PORTUALE

		Capo II art.7 a 11				
	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		



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Orientale
Porti di La Spezia e
Marina di Carrara



DIPARTIMENTO SVILUPPO ECONOMICO
SETTORE SVILUPPO DEL SISTEMA LOGISTICO E PORTUALE

b. Procedure semplificate e regimi procedimentali 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.		
--	--	--	------------------------	--	--	--

9. Il marketing di promozione della ZLS

L'attività delle ZLS si caratterizza per la forte spinta all'internazionalizzazione delle imprese, per lo sviluppo e l'insediamento di nuove attività, coadiuvate da un'intensa attività di marketing territoriale e di promozione in 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 come il marketing plan e il piano di comunicazione, il presente Piano individua alcuni dei principali obiettivi metodologici in tale ambito:

- Presentazione della 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.
- Monitoraggio e rappresentazione efficace e "in tempo reale" della disponibilità di aree 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.
- Pianificazione delle attività di promozione e comunicazione, prevedendo il presidio e la partecipazione a seminari, eventi, incontri che attengono tematiche specifiche di interesse, nonché a fiere, convegni, roadshow e missioni all'estero.
- 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.

Una buona comunicazione amplifica l'attrazione degli investimenti, prodotta con il concorso di tutti gli elementi del cluster della ZLS, con diverse finalità funzionali, tra cui:

- a) potenziare il tessuto industriale già presente ed operante all'interno del perimetro individuato, attuando strategie funzionali allo sviluppo delle filiere strategiche individuate;
- b) incrementare l'efficienza dell'offerta logistica, agendo su quantità e qualità delle interconnessioni marittime e terrestri;
- c) attrarre anche investitori globali, per allineare il sistema porto-retroporto al sistema di produzione e consumo, di offerta e domanda, delle global supply chain;
- d) rendere le strutture produttive ricettive all'accoglimento e alla implementazione delle crescenti e sempre più veloci innovazioni tecnologiche;

- e) definire, agevolare e sostenere la correlazione dinamica "impresa - ricerca - innovazione", sempre più alla base dei modelli di crescita di sottosistemi economici ed imprenditoriali del macrosistema Paese;
- f) agevolare la crescita dimensionale 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;
- g) favorire la costruzione di filiere produttive complete e la diffusione di nuovi asset produttivi basati sulla crescita di competitività del sistema economico-produttivo collegato al porto.

10. Il funzionamento della ZLS

10.1 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, nonché del DPCM 40/2024, Regolamento di istituzione ZLS, art. 5 lettera h), di seguito si espone il percorso di consultazione e confronto realizzato fra i vari soggetti pubblici coinvolti, per la redazione del Piano di Sviluppo Strategico.

Processo di consultazione degli stakeholders

GIORNO	LUOGO	PARTECIPANTI
17.2.2021	Videoconferenza	Regione Liguria, AdSP (kick-off)
18.2.2021	Call Conference	Illustrazione iniziale a Comune della Spezia
7.5.2021	Call Conference	Riunione tecnica con Emilia-Romagna
17.5.2021	Videoconferenza	Riunione tecnica con AdSP e Emilia-Romagna
8.6.2021	Videoconferenza	Gruppo di Lavoro “Comuni”, Gruppo di Lavoro “Agenzie governative”, Gruppo di Lavoro “Operatori”
21.6.2021	Videoconferenza	Riunione tecnica col Comune della Spezia
7.7.2021	Videoconferenza	Riunione tecnica con UNIGE consulente Comune di S. Stefano Magra
22.7.2021	Videoconferenza	Riunione plenaria Gruppi di Lavoro
4.8.2021	Genova	Riunione tecnica con UNIGE consulente Comune di S. Stefano Magra

Fonte: Elaborazione Regione Liguria

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, 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 condiviso il concept del Piano di Sviluppo Strategico. Negli anni 2022-2023-2024 l'attività di redazione ed aggiornamento del Piano è stata prima sospesa in attesa del completo dispiegarsi del corredo normativo e quindi conclusa tra Regione Liguria e AdSPMLOr. Il Piano è stato quindi diramato per informativa ai Comuni facenti parte della ZLS e agli stakeholder.

10.2 La governance della ZLS: il Comitato di Indirizzo e la Cabina di Regia

Ai sensi dell'art. 9 del DPCM 40/2024, gli organi di governo della ZLS sono il Comitato di Indirizzo (per l'amministrazione della ZLS) e la Cabina di regia (per il coordinamento), la cui composizione e funzioni sono specificate ai successivi artt. 10-11.

Il Comitato di Indirizzo

Il Comitato di Indirizzo è istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri su proposta del Presidente della Regione ed è composto da membri per i quali non è previsto alcun compenso o indennità o rimborsi. Trattasi di:

- a) Il Presidente della Regione o un suo delegato, che lo presiede. Nel caso di ZLS interregionale, la presidenza è assegnata a uno dei Presidenti delle regioni interessate, individuato nel Piano di Sviluppo Strategico o ad un suo delegato;
- b) Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale;
- c) Un rappresentante del dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud della Presidenza del CdM;
- d) Un rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- e) Un rappresentante del Ministero delle imprese e del made in Italy;
- f) Un rappresentante di una delle Camere di Commercio presenti sul territorio della ZLS;
- g) Un rappresentante dei Consorzi di sviluppo industriale, ove esistenti;

- h) Il Presidente della Provincia o delle province ricomprese nella ZLS, in qualità di uditor, o un suo delegato;
- i) I Sindaci dei Comuni ricompresi nella ZLS, in qualità di uditori, o loro delegati.

Il Comitato si avvale, per l'esercizio delle funzioni amministrative e gestionali di una "Struttura Tecnico-Amministrativa di supporto", costituita all'interno dell'amministrazione regionale, composta da personale appartenente alla medesima amministrazione e all' AdSP, nonché della collaborazione di uffici delle amministrazioni comunali ricomprese nella ZLS.

Il Comitato, inoltre, adotta un proprio Regolamento interno che definisce le modalità di funzionamento (periodicità e modalità di convocazione delle riunioni, modalità e requisiti di validità delle deliberazioni, modalità e strumenti di consultazione periodica degli enti locali sul territorio della ZLS, delle associazioni imprenditoriali e delle organizzazioni sindacali).

Le decisioni del Comitato hanno natura collegiale, ma può essere individuato un componente cui delegare le azioni di attuazione in particolari aree o materie della ZLS.

Per quanto riguarda i compiti del Comitato, lo stesso:

- a) assicura gli strumenti che garantiscono l'insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nella ZLS, nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali, l'utilizzo di servizi economici e tecnologici nell'ambito ZLS, l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi;
- b) promuove e implementa forme di collaborazione tra lo Sportello Unico Amministrativo dell'AdSP ed i SUAP istituiti presso i Comuni territorialmente competenti;
- c) definisce le condizioni di accesso alle infrastrutture esistenti e previste nel Piano di Sviluppo Strategico;
- d) svolge la verifica di ciascuna impresa all'avvio del programma di attività economiche imprenditoriali o degli investimenti di natura incrementale oggetto delle semplificazioni e trasmette la relativa comunicazione ad AdE;
- e) si attiva per la sottoscrizione di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, volti a disciplinare le procedure semplificate;
- f) effettua il controllo che le imprese beneficiarie mantengano la loro attività nell'area ZLS per almeno 7 anni dopo il completamento dell'investimento;

- g) assicura il rispetto del Piano di sviluppo strategico anche promuovendo iniziative di coordinamento degli obiettivi di sviluppo con la pianificazione e la programmazione regionale e dell'AdSP;
- h) sovrintende all'espletamento delle procedure di autorizzazione per gli accordi o le convenzioni quadro che si intenda stipulare con le banche o gli intermediari finanziari;
- i) assicura l'individuazione del soggetto responsabile dell'inserimento dei dati identificativi di ogni singola iniziativa, nonché dei dati di avanzamento delle iniziative stesse nel sistema di monitoraggio unitario istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze;
- j) propone le modifiche al perimetro della ZLS nel rispetto del limite massimo di cui all'allegato 1.

La Cabina di Regia

La Cabina di Regia è istituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, con compiti di coordinamento generale delle politiche in ambito ZLS, finalizzate a garantirne la piena operatività e l'azione sinergica. E' presieduta dal Ministro per gli affari europei, il sud e le politiche di coesione e il PNRR ed è composta dal Ministro per gli affari regionali e le autonomie, dal Ministro per la Pubblica Amministrazione, dal Ministro dell'economia e delle finanze, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dal Ministro delle imprese e del made in Italy, dai Presidenti delle Regioni e delle province Autonome in cui sono istituite le ZLS e dai presidenti dei Comitati di indirizzo delle ZLS qualora diversi dai Presidenti delle regioni, nonché dagli altri Ministri competenti in base all'ordine del giorno.

La Cabina di Regia è convocata dal Ministro per gli affari europei, il sud e le politiche di coesione e il PNRR periodicamente, e comunque almeno una volta ogni tre mesi, al fine di verificare e monitorare gli interventi nelle ZLS, l'andamento delle attività e l'efficacia delle misure di incentivazione concesse.

10.3 La Commissione Consultiva della ZLS

Regione Liguria e AdSPMLOR hanno ritenuto di affiancare al Comitato di Indirizzo uno strumento non previsto dal DPCM 40/2024, di confronto tra stakeholder territoriali con funzioni consultive. La Commissione Consultiva della ZLS è un ulteriore organo di supporto al Comitato di Indirizzo (che affianca la struttura tecnico amministrativa di supporto), in quanto soggetto istituzionale di coordinamento, partecipazione e consultazione tra i vari soggetti locali, regionali e nazionali coinvolti. Ad esso è

attribuito il compito di agevolare, anche in sede consultiva, l'applicazione pratica e il funzionamento della ZLS.

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
- Rappresentanti delle associazioni imprenditoriali di riferimento all'interno della ZLS
- Aeroporto di Parma per la ZLS Porto e Retroporto di La Spezia
- 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.

10.4 La struttura di progetto ZLS

Vista la complessa articolazione delle attività inerenti la ZLS, è necessario individuare e delineare una struttura di progetto in grado di far 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 il Comitato di Indirizzo per le attività istruttorie;
- offrire informazioni e svolgere un'attività di accompagnamento a imprese e investitori relative a:
 - aree, lotti, infrastrutture;
 - procedure di accesso;
 - agevolazioni fiscali e finanziarie;
 - semplificazioni amministrative;
 - incentivi e 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 a investitori potenzialmente interessati;
 - 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.

Inoltre, si ritiene utile dotare la struttura di progetto ZLS di un sistema di *marketplace*, senza aggravio di spese a carico degli enti pubblici territoriali, che consenta ai potenziali investitori di visualizzare e verificare da remoto, attraverso un costante aggiornamento e tramite geolocalizzazione on line, la disponibilità, la consistenza e la specializzazione delle aree ZLS. In particolare, tale strumento, dovrebbe comprendere tra gli altri:

- 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 a utenze 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.

Parte di tali attività potrà essere svolta dalla struttura di cui all'art. 10 c. 2 del DPCM 40/2024 il quale recita: “Il Comitato di indirizzo si avvale, per l'esercizio delle funzioni amministrative e gestionali di una struttura tecnico-amministrativa di supporto, costituita all'interno dell'amministrazione regionale, e composta da personale appartenente alla medesima amministrazione e all'Autorità di sistema portuale, nonché della collaborazione degli uffici delle amministrazioni comunali ricomprese nella ZLS, i quali provvedono con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica”.

In sintesi, attraverso l'operatività della ZLS si attiva un ampio spettro di fattori strategici, che richiedono, in premessa, di essere coniugati con le filiere funzionalmente collegate al porto, in una visione operativa che organizzi le potenzialità di sviluppo del territorio di pertinenza.

In altri termini, gli obiettivi di sviluppo ed i contenuti sistemici del processo di pianificazione della ZLS saranno rispondenti a una molteplicità di istanze, tra cui le esigenze primarie degli stakeholder del porto. Temi chiave saranno la rimozione dei colli di bottiglia e sostenibilità, le tendenze del mercato portuale-marittimo, e gli indirizzi delle politiche regionali, nazionali e comunitarie in tema di trasporti e logistica.

Il potenziamento del sistema logistico collegato e integrato alla ZLS può fungere anche da facilitatore per ridurre le modalità di vendita Ex Works di molte imprese manifatturiere che operano sul territorio nazionale, riportando la gestione dei flussi commerciali in capo alle imprese di spedizione del territorio, con modalità CIF o FOB, con ricadute positive sul territorio anche sul piano occupazionale.

In conclusione, la ZLS del Porto e Retroporto della Spezia si caratterizza per essere uno strumento “su misura” molto flessibile, capace di accelerare i fattori di sviluppo economico e la crescita competitiva del sistema portuale, attraverso il pieno utilizzo di modalità sostenibili, che efficientino le reti di collegamento materiali e immateriali del sistema, seguendo un percorso di transizione digitale coerente con la programmazione comunitaria e nazionale.