

Regione Lazio

Atti della Giunta Regionale e degli Assessori

Deliberazione 8 febbraio 2022, n. 40

Proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS). Approvazione del "Piano di Sviluppo Strategico".

Oggetto: Proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS). Approvazione del “*Piano di Sviluppo Strategico*”.

LA GIUNTA REGIONALE

SU PROPOSTA dell’Assessore ai Lavori Pubblici e Tutela del Territorio, Mobilità, di concerto con l’Assessore allo Sviluppo Economico, Commercio e Artigianato, Università, Ricerca, Start-Up e Innovazione;

VISTO lo Statuto della Regione Lazio;

VISTA la legge regionale 18 febbraio 2002, n. 6 “Disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio e disposizioni relative alla dirigenza ed al personale regionale” e successive modifiche e integrazioni;

VISTO il regolamento regionale 6 settembre 2002, n.1 “Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta regionale” e successive modifiche e integrazioni;

VISTA la legge regionale 12 agosto 2020, n. 11, recante: “Legge di contabilità regionale”;

VISTO il regolamento regionale 9 novembre 2017, n. 26, recante: “Regolamento regionale di contabilità”, che, ai sensi dell’articolo 56, comma 2, della legge regionale n. 11/2020 e fino alla data di entrata in vigore del regolamento di contabilità di cui all’articolo 55 della citata l.r. n. 11/2020, continua ad applicarsi per quanto compatibile con le disposizioni di cui alla medesima l.r. n. 11/2020;

VISTA la legge regionale del 30 dicembre 2021, n. 20: “Legge di stabilità regionale 2022”;

VISTA la legge regionale del 30 dicembre 2021, n. 21: “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2022-2024”;

VISTA la deliberazione della Giunta regionale 30 dicembre 2021, n. 992, “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2022-2024. Approvazione del “Documento tecnico di accompagnamento”, ripartito in titoli, tipologie e categorie per le entrate ed in missioni, programmi, titoli e macroaggregati per le spese”;

VISTA la deliberazione della Giunta regionale 30 dicembre 2021, n. 993, “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2022-2024. Approvazione del “Bilancio finanziario gestionale”, ripartito in capitoli di entrata e di spesa ed assegnazione delle risorse finanziarie ai dirigenti titolari dei centri di responsabilità amministrativa”;

VISTA la deliberazione della Giunta regionale 18 gennaio 2022, n. 8 concernente “Indirizzi per la gestione del bilancio regionale 2022-2024 ed approvazione del bilancio reticolare, ai sensi degli articoli 30, 31 e 32, della legge regionale 12 agosto 2020, n. 11”,

VISTO l’articolo 107 del Trattato sul Funzionamento dell’Unione Europea, sulla disciplina relativa agli aiuti di Stato;

VISTO il regolamento (UE) 11 dicembre 2013, n. 1315, del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T);

VISTO il regolamento (UE) 9 ottobre 2013, n. 952, istitutivo del codice doganale dell’Unione;

VISTO il decreto legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123 (*Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno*);

VISTA la legge 27 dicembre 2017, n. 205 (*Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020*) ed in particolare l'art 1, comma 61, che prevede l'istituzione della Zona logistica semplificata, al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle regioni più sviluppate, così come individuate dalla normativa europea;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 gennaio 2018, n. 12 (*Regolamento recante istituzione di Zone economiche speciali (ZES)*);

VISTA la legge 28 gennaio 1994, n. 84 (*Riordino della legislazione in materia portuale*);

VISTE altresì:

- la deliberazione di Giunta regionale 30 ottobre 2018, n. 621 (*Avvio iter amministrativo per l'istituzione della Zona Logistica Semplificata relativamente all'area portuale del Tirreno Centro Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta) (L.205/2017)*) con la quale è stato stabilito:

- di avviare l'iter per l'elaborazione di una proposta corredata dal "Piano di Sviluppo Strategico", da presentare al Presidente del Consiglio dei Ministri, per l'istituzione di una "Zona Logistica Semplificata" (ZLS), con riferimento alle aree portuali del Lazio, di cui alla circoscrizione dell'Autorità Portuale del Mare Tirreno Centro Settentrionale, al fine di creare le condizioni favorevoli per l'attrazione di nuovi investimenti in tali aree e contribuire alla competitività, alla crescita economica sostenibile e all'incremento del livello occupazionale dell'intero cluster portuale e logistico laziale;
- di costituire un "Gruppo di Lavoro incaricato della definizione degli atti finalizzati alla presentazione della ZLS e, in particolare, dell'elaborazione del Piano di Sviluppo Strategico", al fine di dare avvio al suddetto iter amministrativo, "senza oneri diretti o indiretti sul bilancio regionale";
- che il Gruppo di lavoro deve comprendere, tra gli altri, esperti di diversificata e comprovata esperienza, nella materia della programmazione territoriale, nel diritto amministrativo e nel diritto della navigazione, rappresentanti dell'Autorità Portuale, delle direzioni regionali competenti e dovrà svolgere la propria attività assicurando il coinvolgimento dei comuni interessati;
- di individuare gli indirizzi e i principi operativi che il Gruppo di lavoro dovrà seguire nell'elaborazione del "Piano di Sviluppo Strategico" e nella selezione delle aree da destinare alla ZLS;

- la deliberazione di Giunta regionale 29 gennaio 2019, n. 29 (*Individuazione componenti Gruppo di lavoro per istituzione Zona Logistica Semplificata del Tirreno Centro Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta)*);

- la determinazione dirigenziale n. G07643 del 05 giugno 2019 (*Costituzione Gruppo di lavoro per l'istituzione della Zona Logistica Semplificata del Tirreno Centro Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta), di cui alle deliberazioni di Giunta regionale 30 ottobre 2018 n. 621 e 29 gennaio 2019 n. 29*);

- la determinazione dirigenziale n. G17438 del 12 dicembre 2019 (*Integrazione Gruppo di lavoro per l'istituzione della Zona Logistica Semplificata del Tirreno Centro Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta), di cui alle deliberazioni di Giunta regionale 30 ottobre 2018 n. 621 e 29 gennaio 2019 n. 29 costituito con Determinazione dirigenziale G07643 del 05.06.2019*);

- la determinazione dirigenziale n. G01298 del 10 febbraio 2021 (*Modifica e integrazione Gruppo di lavoro per l'istituzione della Zona Logistica Semplificata del Tirreno Centro Settentrionale*

(Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta), di cui alle deliberazioni di Giunta regionale 30 ottobre 2018, n. 621 e 29 gennaio 2019, n. 29);

- la deliberazione di Giunta regionale 18 maggio 2021 n. 272 (*Attuazione dell'Agenda per la Semplificazione per il periodo 2020-2023*);

CONSIDERATO che ai sensi dell'art 1, comma 63, della citata legge 27 dicembre 2017, n. 205 e ss.mm., la Zona logistica semplificata è istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e 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 e che la proposta è corredata di un piano di sviluppo strategico, specificando la delimitazione delle zone interessate in coerenza con le zone portuali;

VISTO il Piano di Sviluppo Strategico ed i relativi allegati, comprensivo dell'individuazione delle aree da destinare alla ZLS, così come trasmesso – all'esito delle attività del citato Gruppo di lavoro – dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale con nota 11594 del 30.09.2021;

CONSIDERATO altresì, che ai sensi dell'art. 5, comma 1, del citato DPCM 12/2008, in data 22.12.2021 si è svolto, in videoconferenza, un apposito incontro, tra l'Assessore regionale Lavori Pubblici e Tutela del Territorio, Mobilità ed i Sindaci dei Comuni interessati dalla ZLS, per l'attuazione della concertazione del predetto Piano;

RITENUTO di approvare il suddetto Piano di Sviluppo Strategico, quale proposta d'istituzione di Zona logistica semplificata, che risulta in linea con l'intento di creare le condizioni favorevoli per l'attrazione di nuovi investimenti in tali aree e contribuire alla competitività, alla crescita economica sostenibile e all'incremento del livello occupazionale dell'intero cluster portuale e logistico laziale;

DATO ATTO che il presente provvedimento non comporta oneri a carico del bilancio regionale;

DELIBERA

per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente richiamate:

- di approvare l'allegato Piano di Sviluppo Strategico, comprensivo dei relativi allegati, quale proposta d'istituzione della Zona logistica semplificata nella Regione Lazio, che forma parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.

Il Presidente della Regione provvederà, ai sensi dell'art. 5, co. 1, del D.P.C.M. 25 gennaio 2018, n. 12, alla presentazione del Piano di Sviluppo Strategico di cui alla presente deliberazione, ai competenti organi governativi, ai fini dell'istituzione della Zona logistica semplificata nella Regione Lazio.

Le Direzioni regionali competenti per materia, provvederanno a dare attuazione a quanto previsto nel Piano Strategico a seguito dell'istituzione della suddetta Zona logistica semplificata.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio e sul sito web della Regione.

Avverso il presente provvedimento può essere proposto ricorso giurisdizionale avanti il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio entro 60 giorni dall'avvenuta pubblicazione ovvero, alternativamente, ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni.



Zona Logistica Semplificata del Tirreno centro-settentrionale

Piano di Sviluppo Strategico

Settembre 2021

SOMMARIO

IL PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO_RELAZIONE DI SINTESI.....	5
1. RELAZIONE ILLUSTRATIVA DEL CONTESTO ECONOMICO E SOCIALE DEL LAZIO PER LA ZLS	20
1.1 <i>Executive summary</i>	20
1.2 Sistema produttivo regionale	22
1.2.1 Principali indicatori economici	22
1.2.2 Grado di innovazione del sistema produttivo regionale	27
1.2.3 Livello di competitività del sistema produttivo regionale	28
1.2.4 Commercio estero	32
1.3 Sviluppo sostenibile e <i>Blue Economy</i> della Regione Lazio	33
1.3.1 Strategia regionale per lo Sviluppo Sostenibile e Zona Logistica Semplificata	33
1.3.2 Strategia per la <i>Blue Economy</i> e Zona Logistica Semplificata	37
1.4 I Comuni e le piattaforme della Zona Logistica Semplificata	40
1.4.1 I Comuni della zona logistica semplificata	40
1.4.2 I Comuni interessati dalla ZLS nei sistemi locali	42
1.4.3 Le piattaforme logistiche	59
1.5 Impatto del Covid-19 sugli indicatori socioeconomici del Lazio	64
1.5.1 Scenario regionale.....	64
1.5.2 Scenario nazionale	67
1.5.3 Scenario internazionale	71
1.6 Settori e filiere da sostenere e rafforzare nella ZLS	72
2. PERIMETRAZIONE AREE ZLS	77
2.1 <i>Executive summary</i>	77
2.2 Selezione dei Comuni di riferimento per la ZLS.....	78
2.3 Selezione delle aree di pertinenza per la ZLS	81
2.4 Le aree selezionate a livello di Comune.....	94
3. ANALISI DEL QUADRO INFRASTRUTTURALE DEL LAZIO.....	124
3.1 <i>Executive summary</i>	124
3.2 Sistema viario e ferroviario della Regione Lazio	124
3.3 Il Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica e la ZLS	126
3.4 Le aree selezionate a livello di Comune.....	128
4. IDENTIFICAZIONE DELLE SEMPLIFICAZIONI E DEI BENEFICI PROCEDURALI PREVISTI.....	157
4.1 <i>Executive summary</i>	157
4.2 La semplificazione normativa e amministrativa nel Piano di Sviluppo Strategico della ZLS della Regione Lazio	158

4.3	Valorizzazione delle misure di semplificazione della legislazione nazionale	159
4.3.1	Le misure di semplificazione e accelerazione degli investimenti del D.L. 77/2021 convertito in legge con L. 29 luglio 2021, n. 108.....	159
4.3.2	Le misure nazionali di semplificazione per le ZLS	162
4.3.3	Procedimenti amministrativi ZLS alla luce del Decreto Semplificazione	164
4.3.4	Agenda per la semplificazione e la ripresa 2020-2023	168
4.4	Leggi regionali e strumenti per la semplificazione amministrativa nella ZLS	170
4.4.1	Legislazione regionale in materia di semplificazione	170
4.4.2	I servizi di <i>front office</i> per le imprese in ambito ZLS.....	173
4.4.3	Le misure regionali per lo snellimento burocratico nelle ZLS.....	176
4.5	Pianificazione di misure per l'efficientamento dei servizi portuali e doganali	182
5.	IDENTIFICAZIONE DELLE AGEVOLAZIONI E DEGLI INCENTIVI ECONOMICI	184
5.1	<i>Executive Summary</i>	184
5.2	Le sovvenzioni per la ZLS nella programmazione dei fondi strutturali 2021-2027	185
5.3	Il credito di imposta e gli aiuti di Stato	189
5.3.1	Il credito di imposta	189
5.3.2	Gli aiuti di Stato a finalità regionale	191
5.4	Le agevolazioni doganali	192
5.5	Gli strumenti di promozione territoriale delle imprese.....	193
5.5.1	Contratti di sviluppo	193
5.5.2	Accordi per l'innovazione	194
5.6	Le opportunità per le imprese	196
5.6.1	Agevolazioni comunitarie	196
5.6.2	Agevolazioni nazionali	202
5.6.3	Agevolazioni regionali.....	211
5.7	Le agevolazioni e gli incentivi a supporto dei fabbisogni dei settori <i>target</i> per la ZLS	224
5.7.1	Punti di debolezza dei settori <i>target</i> in ambito ZLS e necessità di sostegno	224
5.7.2	Associazione strumenti più rilevanti in funzione del fabbisogno rilevato.....	225
5.7.3	Promozione della logica di sistema: ZLS e <i>Blue Economy</i>	227
6.	ANALISI DEGLI IMPATTI ECONOMICO E SOCIALI ATTESI DELLA ZLS	229
6.1	<i>Executive Summary</i>	229
6.2	Introduzione.....	230
6.3	Metodologia.....	233
6.3.1	La costruzione degli scenari e il modello I/O	233
6.3.2	L'impatto della ZLS: la leva degli Investimenti Fissi Lordi	240
6.4	La stima dell'impatto combinato	241

6.5 Conclusioni	243
7. IL MODELLO DI GOVERNANCE DELLA ZLS	244
7.1 <i>Executive Summary</i>	244
7.2 Le riforme introdotte nella governance delle Zone Economiche Speciali dal D.l. 77/2021, convertito in legge con la L. 29 luglio 2021, n. 108	245
7.3 Identificazione della struttura di <i>governance</i>	246
7.4 Il livello politico – strategico	246
7.4.1 Il Comitato di Indirizzo	246
7.4.2 La Cabina di Regia	249
7.4.3 L’Organo Consultivo	249
7.5 Il livello amministrativo – gestionale	250
7.5.1 La Struttura Tecnica	250
7.5.2 Il Centro di Servizi Unico	252
7.6 Accordi, Convenzioni e protocolli d’intesa	254
7.6.1 Gli accordi con le Prefetture	254
7.6.2 Altri accordi, convenzioni e protocolli d’intesa	254
BIBLIOGRAFIA.....	257
LINKOGRAFIA.....	260

ALLEGATO 1 - La ZLS del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale

ALLEGATO 2 - Tavole del contesto economico e sociale del Lazio per la ZLS

ALLEGATO 3 - Tabelle analisi di impatto

ALLEGATO 4 - Pareri da enti locali ed altri enti sulle attività funzionali del PSS

ALLEGATO 5 - Soggetti consultati per la predisposizione del PSS

IL PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO _ RELAZIONE DI SINTESI

Le Zone Logistiche Semplificate (di seguito anche ZLS) rappresentano una recente frontiera di riflessione sulle politiche per lo sviluppo economico dei territori. Le politiche che convergono sulle ZLS si concentrano sui porti e sulle filiere economiche “*port related*”, cercando di valorizzare gli insediamenti imprenditoriali e l’attrazione degli investimenti attraverso incentivi economici e agevolazioni procedurali a progetti di investimento capaci di rendere trainanti settori di punta dell’economia italiana.

Dal punto di vista normativo, le ZLS si innestano e beneficiano della maggiore maturità delle Zone Economiche Speciali (di seguito anche ZES), previste con D.l. 20 giugno 2017, n. 91 “Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno”, cosiddetto Decreto Mezzogiorno, convertito con modificazioni dalla l. 3 agosto 2017 n. 123. Tra il Decreto-legge istitutivo delle ZES e l’approvazione del Regolamento di attuazione con il DPCM 12/2018¹, la riflessione sull’estensione delle agevolazioni ai porti del Centro-Nord del Paese ha dato luogo a una misura speciale approvata con la Legge di Bilancio 2018, che prevede l’istituzione di aree portuali in cui le imprese potranno beneficiare di alcune procedure semplificate già concesse alle ZES. La Legge di bilancio 2018, all’art. 1, commi 61-65, stabilisce che i porti che non possono beneficiare delle Zone Economiche Speciali previste dal D.l. 91 del 20 giugno 2017 potranno comunque godere delle procedure semplificate previste dall’art. 5, lettera a del comma 1 di tale decreto. Lo scopo, quindi, è di agevolare lo sviluppo di condizioni che consentano nuovi investimenti nelle aree portuali delle regioni in cui non si applica il Decreto Mezzogiorno. In ogni regione non potrà essere istituita più di una Zona Logistica Semplificata e che la ZLS potrà nascere solo nelle Regioni che hanno almeno un’area portuale con le caratteristiche stabilite dal Regolamento UE 1315/2013 (porto “*core*”), oppure sia ricompresa in un sistema portuale. Per l’istituzione si applicano, per quanto possibile, le procedure già previste per le Zone Economiche Speciali. L’istituzione di tali zone ha generato un dibattito nazionale circa l’opportunità di associare alle agevolazioni procedurali anche il beneficio del credito di imposta in analogia al regime attivato per le ZES. Con Legge di Bilancio 2020, dunque, si estende il beneficio del credito di imposta alle Zone Logistiche Semplificate, limitando tuttavia l’ambito di applicazione ad investimenti realizzati da imprese insediate in aree zona C della Carta italiana degli aiuti a finalità regionale (applicabile dall’1.1.2017 al 31.12.2020).

Con la Legge di Bilancio 2020 si introduce il comma 65-bis nell’art. 1, della l. n. 205/2017 che prevede la copertura di un onere, valutato in 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022 mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la Coesione 2014-2020, di cui all’art. 1, comma 6, della l. n. 147/2013².

La proposta di istituzione della ZLS, come precisato dalle modifiche previste dalla Legge di bilancio 2020, deve essere corredata con un Piano di Sviluppo Strategico, predisposto ai sensi dell’articolo 6, comma 1 del DPCM 25/01/2018 n.12.

Il 30 ottobre 2018, l’approvazione della delibera della Regione Lazio n. 621 ha avviato l’iter amministrativo per l’istituzione della Zona Logistica Semplificata relativamente alle aree portuali e retroportuali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Con l’adozione di tale delibera regionale si è dato, quindi, avvio, nel giugno 2019, al lavoro del Gruppo Regionale di Esperti (di seguito anche Gruppo

¹ Gazzetta Ufficiale del 29 dicembre 2017.

² “Zone Economiche Speciali e Zone Logistiche Semplificate. Elementi per una valutazione di impatto economico-sociale”, Valeria Aniello, Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili – Fondazione Nazionale Commercialisti, Maggio 2020.

di Lavoro) nominato con deliberazione della Regione Lazio n. G07643 del 5 giugno 2019, avente il compito di approfondire i contenuti e i settori di attività della futura ZLS e dimostrare, così, i presupposti nonché la necessità di tale istituzione.

Conformemente a quanto indicato dal DPCM n. 12/2018, il Gruppo di Lavoro, i cui componenti provengono dall'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, dalla Regione Lazio, da Unioncamere, Unindustria e ANCI Lazio con il coordinamento del presidente dell'AdSP, ha affrontato le diverse tematiche connesse con l'istituzione della ZLS nel Lazio (identificazione delle aree con destinazione industriale e connessione ai porti da inserire all'interno delle ZLS, attività da promuovere al loro interno, individuazione delle semplificazioni amministrative, aspetti finanziari e politiche di *marketing* territoriale, impatto sociale ed economico atteso, eventuale sviluppo di una Zona Doganale Interclusa e di Corridoi doganali).

Anche sulla base di un'intensa attività di *benchmark* con i documenti prodotti dalle regioni del Mezzogiorno che hanno attivato le ZES, il Gruppo di Lavoro ha prodotto nel giugno 2020 uno studio preliminare "Elementi di base per la definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale", assunto poi dalla Delibera della Giunta Regionale DEC50 del 03/11/2020. La suddetta delibera, inoltre, adotta le linee di indirizzo per la *Blue Economy* della Regione Lazio all'interno delle quali la ZLS esercita un ruolo centrale.

In un contesto di dinamica evoluzione, che peraltro ha attraversato una crisi sanitaria profonda, la futura ZLS laziale è, pertanto, chiamata a fornire un contributo essenziale per attrarre nuovi investitori interessati alle catene logistiche non solo del versante tirrenico e di quello adriatico, ma anche della Spagna, della Croazia, dei Balcani, della Grecia fino alla Turchia, attraverso il potenziamento dei porti di Roma e del Lazio ed una generale razionalizzazione della progettazione infrastrutturale da realizzare nella zona retroportuale, secondo i principi operativi indicati dalla Regione Lazio nella delibera del 30 ottobre 2018, tra cui rientra lo sviluppo della intermodalità trasversale e l'integrazione, anche in chiave ecosostenibile, dei corridoi trasversali tirreno-adriatici e della *Blue Economy*³.

La Delibera della Giunta Regionale DEC50 del 03/11/2020 ha infine affidato al Gruppo di Lavoro la responsabilità della redazione del presente Piano di Sviluppo Strategico che considera quindi, come documenti presupposti, non solo lo studio preliminare sopracitato, ma anche le linee di indirizzo per la *Blue Economy* della Regione e il Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, adottato con DRG 1050 del 30/12/2020.

L'adozione della Zona Logistica Semplificata costituisce uno strumento abilitante per la crescita dell'economia e per le prospettive di occupazione e, in definitiva, per l'avvio della ripresa economica regionale, dopo gli impatti negativi della crisi sanitaria mondiale, in quanto costituisce essa stessa una preziosa opportunità per affrontare in maniera finalmente integrata e sistematica le politiche regionali di sviluppo energetico, trasportistico ed industriale, in un'ottica di sostenibilità economica, sociale e ambientale e di crescita intelligente, all'interno di un quadro di opzioni strategiche condivise e di un migliore raccordo tra gli attori pubblici e privati del territorio.

L'istituzione della ZLS rappresenta la chiara risposta della Regione Lazio all'esigenza di affrontare e superare con concretezza e con una programmazione d'insieme un quadro ad oggi deficitario dei propri territori sotto il profilo infrastrutturale trasportistico di interconnessioni con i porti, di *governance* multilivello e di capacità di attrazione di investimenti, promuovendo, invece, la crescita

³ "La Zona Logistica Semplificata del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale - Elementi di base per la definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale", Gruppo Regionale di Esperti, giugno 2020.

della competitività delle imprese laziali e di nuovi posti di lavoro legati alla *Blue Economy* e all'eco-innovazione.

Tenuto conto anche degli obiettivi nazionali volti a colmare i *gap* strutturali e di sviluppo del sistema portuale e logistico, la Regione Lazio, come anche declinato dallo studio preliminare sopracitato, intende associare alla ZLS i seguenti obiettivi strategici:

- sviluppare nuovi investimenti da parte delle piccole e medie imprese locali nei settori di riferimento dell'economia regionale, quali l'agroalimentare, l'*automotive*, il settore farmaceutico e quello chimico, il *packaging*, i servizi, la nautica da diporto e la cantieristica navale, gli impianti di energia rinnovabile ivi incluse le attività rivolte alla produzione degli stessi impianti, la grande distribuzione e il turismo, finalizzati all'eco-innovazione di prodotto, al consolidamento delle *supply chain* e all'espansione dei mercati di sbocco, soprattutto esteri;
- attirare investimenti di nuovi operatori in grado di assorbire la mano d'opera in uscita da settori in crisi o soggetti a pesanti ristrutturazioni o di incrementare i livelli di occupazione;
- promuovere l'integrazione delle catene del valore e la c.d. "filiera corta" a livello regionale e interregionale, attraverso la valorizzazione e il rilancio del ruolo e delle funzioni di integrazione logistica e produttiva dei sistemi portuali e delle piattaforme e degli snodi logistici regionali, promuovendo la realizzazione delle opere infrastrutturali di collegamento tra i porti del Lazio e tali piattaforme logistiche, favorendo in tal modo lo sviluppo in chiave ecosostenibile dei trasporti (riducendo i tempi di percorrenza) nonché lo sviluppo e l'integrazione dei corridoi trasversali Tirreno/Adriatici;
- attivare le azioni infrastrutturali e funzionali necessarie perché il territorio regionale acquisisca un ruolo logistico-infrastrutturale centrale all'interno dei flussi di trasporto di merci e passeggeri al livello locale, nazionale ed internazionale, proponendosi così, sia per le imprese localizzate nella regione che per quelle operanti al di fuori di essa, come area logistica infrastrutturata, efficiente, innovativa e sostenibile. In particolare, si intende dare nuovo impulso funzionale al sistema portuale laziale, affinché possa recuperare livelli di competitività in grado di farlo competere strutturalmente nel proprio contesto di mercato;
- ricostruire un'identità "marittima" adeguata al suo sviluppo costiero, in grado di produrre sinergia tra aree costiere ed aree interne, connettendo efficacemente il territorio interessato e creando tutte quelle sinergie istituzionali, imprenditoriali e di servizio utili alla caratterizzazione del Lazio come regione che sul mare e dal mare può fondare una parte rilevante del proprio sviluppo economico ed occupazionale, rilanciando la *Blue Economy*, offrendo, cioè, supporto concreto al consolidamento di tutti i comparti coinvolti nell'economia sostenibile del mare, costituendo sede territoriale funzionale, efficiente e privilegiata per la crescita dell'imprenditorialità del settore marittimo in tutte le sue componenti: merci, passeggeri, servizi, formative, ambientali, ecc..

Al fine di conseguire tali obiettivi, il presente Piano di Sviluppo Strategico, che ha assunto quale base di riferimento lo studio "La Zona Logistica Semplificata del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale – Documento propedeutico alla Definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale", presenta un insieme di misure articolato in cinque linee di intervento strategico:

- snellimento amministrativo e burocratico delle procedure amministrative per l'ottenimento delle autorizzazioni per attività produttive e per la realizzazione di opere (ivi incluse quelle all'interno dell'ambito portuale demaniale), intervenendo anche sul miglioramento generale

della capacità amministrativa e sulla promozione delle Aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA);

- efficientamento dei servizi portuali e doganali (es. digitalizzazione dei processi; creazione di corridoi controllati doganali, ecc.), valorizzando il nesso economico funzionale tra i porti del *network* laziale con i principali centri logistici ed interporti del Lazio (in particolare, Santa Palomba/Pomezia, interporto di Orte e di Fiumicino, CAR di Guidonia, ecc.);
- rafforzamento dei collegamenti funzionali strutturali tra i porti e i centri logistici attraverso il potenziamento delle linee ferroviarie di collegamento e di quelle stradali, individuando le priorità;
- definizione dei benefici fiscali e/o di contributi per coloro che svolgono attività imprenditoriali all'interno della ZLS;
- attivazione di strumenti di finanza pubblica, con il coinvolgimento della Regione o della BEI, a favore delle imprese che sono insediate (o intendono insediarsi) nelle aree ZLS, con particolare riguardo a quelle del settore della *Blue Economy* o relative ad attività "*port related*".

Per la redazione del Piano di Sviluppo Strategico sono stati attivati sette cantieri di studio e approfondimento incaricati di predisporre specifici elaborati: relazione illustrativa del contesto economico e sociale del Lazio; perimetrazione aree ZLS; analisi del quadro infrastrutturale del Lazio; identificazione delle semplificazioni e dei benefici procedurali; identificazione delle agevolazioni e degli incentivi economici; analisi degli impatti economico e sociali attesi dalla ZLS; identificazione del modello di governo della ZLS.

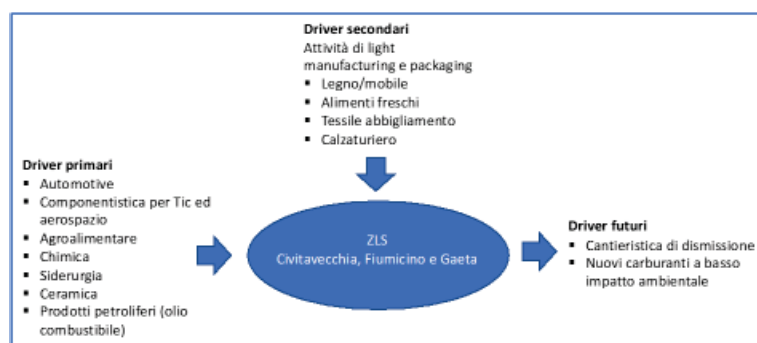
Per quanto riguarda la **relazione illustrativa del contesto economico e sociale** del Lazio, l'obiettivo che ci si posti è stato quello di definire un'analisi di contesto finalizzata a rilevare i nessi economico-funzionali tra le aree ed i nodi portuali di riferimento, le priorità di intervento e le filiere strategiche da sostenere nell'ambito della ZLS. L'analisi del sistema produttivo laziale, delle filiere caratteristiche e dei livelli di internazionalizzazione, innovazione e digitalizzazione delle imprese "*port related*" è stata effettuata sulla documentazione statistica elaborata in sede ISTAT, Statistica Lazio, Direzione Attività Produttive e Autorità di Gestione FESR FSE FEASR, per i contributi e gli incentivi alle imprese, Autorità di sistema portuale. L'analisi ha condotto alla redazione di un diagnostico che consente l'individuazione dell'indirizzo programmatico, degli obiettivi di sviluppo e delle tipologie di attività che si intendono promuovere con gli incentivi e le semplificazioni previste nella ZLS. Nello specifico, per i settori produttivi rilevati ai fini dell'elaborazione del PSS sono stati definiti i codici ATECO, identificando i settori "*port related*" relativi alla ZLS nell'ambito del più ampio insieme di quelli relativi alla *Blue Economy*. Tra i settori di specializzazione della *Smart Specialization Strategy*, alla luce degli aggiornamenti in corso per il periodo di Programmazione 2021-2027, sono stati richiamati i seguenti settori: *agrifood*; scienze della vita; aerospazio; *green economy* (ed in particolare bioedilizia, energia e tecnologie correlate alla generazione di energia verde, servizi ecosistemici, trattamento dei rifiuti, percorso di simbiosi industriale, mobilità, *smart-city*); sicurezza; *automotive*; economia del mare.

Le evidenze dell'analisi socio-economica, condotta insieme alla lettura combinata delle caratteristiche salienti del sistema produttivo regionale, suggeriscono le filiere ed i settori sui quali concentrare gli interventi di sostegno e valorizzazione, selezionandoli in base ad una serie di criteri: scienze della vita, *agrifood*, *green economy*, *automotive*, *Blue Economy* (in base alle previsioni della S3 regionale); petrolchimica e farmaceutica, mezzi di trasporto, agro-alimentare, materiali da costruzione, costruzioni navali, elettronica, trasporto e logistica (in base al criterio di permanenza e robustezza); commercio all'ingrosso, altri servizi di mercato, costruzioni, alimentari e bevande,

trasporto su gomma, alloggio e ristorazione, servizi legali e contabilità, produzione macchinari, prodotti in metallo, attività immobiliari, magazzinaggio (in base al criterio di centralità); costruzioni e gli altri servizi di mercato, alimentari e bevande, prodotti in metallo e i servizi legali e di contabilità, macchinari, il commercio all'ingrosso, i trasporti (in base al criterio di propagazione); commercio, manifatturiero, costruzioni edili, trasporto e magazzinaggio, noleggio e servizi alle imprese (in base al criterio "port related"); attività manifatturiere, agricoltura, silvicoltura-pesca, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento (in base ai flussi import/export).

La Regione intende puntare sul Mare come grande vettore di innovazione e di sviluppo economico-territoriale e sul sistema portuale laziale come elemento attrattore di investimenti e fonte di opportunità di crescita. Il prossimo ciclo di programmazione 2021-2027 e l'inclusione nella S3 regionale di una specifica Area di Specializzazione "Economia del Mare" rappresentano opportunità da cogliere collegando gli interventi della *Blue Economy* con quelli della ZLS. Il rilancio della *Blue Economy* nel Lazio è finalizzato a promuovere lo sviluppo economico regionale e la quantità e qualità dei livelli occupazionali, lungo percorsi di crescita che garantiscano adeguati livelli di innovazione e di sostenibilità ambientale, nonché di mantenere per il medio-lungo periodo il proprio potenziale di supporto alle dinamiche di sviluppo regionali.

I driver per lo sviluppo economico da veicolare attraverso le ZLS sono identificati nell'immagine di seguito presentata.



Si rappresentano, di seguito, i punti salienti dell'analisi socio-economica svolta ai fini dell'attivazione della ZLS del Lazio sugli ultimi dati aggiornati dai principali operatori di settore⁴:

- nel 2019, i settori industriali che mostravano una posizione competitiva strutturale più solida nella Regione Lazio (farmaceutica, prodotti petroliferi, chimica, autoveicoli) hanno registrato una flessione di fatturato, molto accentuata per il comparto degli autoveicoli (-8%). All'opposto, il comparto relativo ai mezzi di trasporto, ha evidenziato una *performance* brillante (+12,3%);
- nel 2019, è stato registrato un rallentamento in tutti i settori del terziario, se pur in misura differenziata (+0,2% l'incremento medio di fatturato, dal +2% del 2018). Le *performance* migliori sono quelle dei settori trasporto e magazzinaggio (+1,8%) e ricezione e accoglienza (+1,5%). Quasi nulli sono, invece, gli incrementi di fatturato per i servizi di informazione e comunicazione, per le agenzie di viaggio e per i servizi di supporto alle imprese ed in decisa flessione il fatturato delle attività professionali, scientifiche e tecniche (-1,6%);
- nel 2019, i mercati di sbocco dell'*export* prevalenti sono stati Stati Uniti, Regno Unito, Germania e Cina, che hanno assorbito oltre il 50% dell'*export* del settore bevande, oltre il 45% di quello degli altri mezzi di trasporto, il 39% di quello degli autoveicoli e oltre un terzo delle vendite

⁴ ISTAT, Banca d'Italia, Eurostat, ecc..

all'estero di prodotti farmaceutici e di mobili. Il commercio estero è, in maniera preponderante (quote comprese tra l'85% e il 95%) concentrato nell'area di Fiumicino;

- nel 2020, la caduta del PIL regionale per circa 17 miliardi di euro a valori correnti si accompagna alla contrazione degli investimenti fissi lordi delle imprese per circa 5,4 miliardi di euro, pari a circa il 18%, alla riduzione dell'*import* di 5,7 miliardi di euro (-15,5%) e dell'*export* di circa 3,9 miliardi di euro (- 15%), al peggioramento del livello dei consumi finali interni di quasi 10 miliardi di euro (- 7%), al calo del reddito medio delle famiglie che si ferma a circa 24.900 euro (4,0%);
- per il 2021, si prevedono incrementi anche negli investimenti fissi del 9% e i consumi interni potrebbero crescere del 5%; la ripresa del commercio internazionale e gli scambi commerciali in *import* crescerebbero del 9%, mentre quelli in *export* del 10,5%; il *trend* è in crescita anche per il reddito disponibile per le famiglie (+2%). Tali valori, tuttavia, subiranno le influenze negative del perdurare della crisi epidemiologica che impongono una revisione delle stime;
- la ripresa regionale, fatte salvi ulteriori rivisitazioni frutto dell'andamento incerto della crisi sanitaria, risponde alle seguenti proiezioni macroeconomiche di Banca d'Italia rispetto all'anno in corso. Si stima un incremento degli investimenti dell'11,5% nel 2022 e del 5,1 % nel 2023; una crescita degli investimenti in beni strumentali del 23,5% nel 2022 e del 6,8% nel 2023; un aumento degli investimenti in costruzioni rispettivamente dell'8,9% e del 2,9%; in crescita anche le esportazioni del 9,3% nel 2021, del 4,9% nel 2022 e del 3,4% nel 2023; andamento analogo per le importazioni rispettivamente del 9,7%, 6,2%, 3,2%;
- le evidenze dell'analisi socio-economica condotta insieme alla lettura combinata delle caratteristiche salienti del sistema produttivo regionale sinteticamente richiamate suggeriscono di concentrare gli interventi di sostegno e valorizzazione nei seguenti settori e filiere:
 - in base alle previsioni della S3 regionale: scienze della vita, *agrifood*, *green economy*, *automotive*, *Blue Economy*;
 - in base al criterio di permanenza e robustezza: petrolchimica e farmaceutica, mezzi di trasporto, agro-alimentare, materiali da costruzione, costruzioni navali, elettronica, trasporto e logistica;
 - in base al criterio di centralità: commercio all'ingrosso, altri servizi di mercato, costruzioni, alimentari e bevande, trasporto su gomma, alloggio e ristorazione, servizi legali e contabilità, produzione macchinari, prodotti in metallo, attività immobiliari, magazzinaggio;
 - in base al criterio di propagazione: costruzioni e gli altri servizi di mercato, alimentari e bevande, prodotti in metallo e i servizi legali e di contabilità, macchinari, il commercio all'ingrosso e l'alloggio e ristorazione, i trasporti;
 - in base al criterio "*port related*": commercio, manifatturiero, costruzioni edili, per il 6% nel trasporto e magazzinaggio noleggio e servizi alle imprese;
 - in base ai flussi di *import/export*: attività manifatturiere, agricoltura, silvicoltura-pesca, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento.

Per quanto riguarda la **perimetrazione aree ZLS**, essa è stata costruita a partire dall'identificazione dei comuni candidati nello studio preliminare "Elementi di base per la definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale", redatto dal Gruppo di Lavoro.

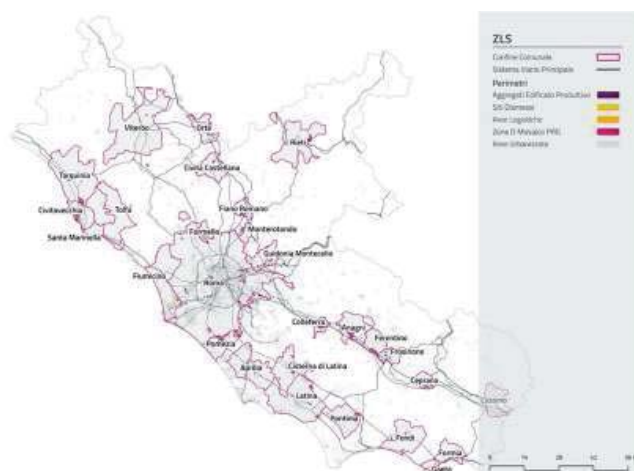
Rif.	Nome	Rif.	Nome
1	Allumiere	16	Frosinone
2	Anagni	17	Gaeta
3	Aprilia	18	Guidonia
4	Cassino	19	Latina
5	Ceprano	20	Monterotondo
6	Cisterna di Latina	21	Orte
7	Civita Castellana	22	Pomezia
8	Civitavecchia	23	Pontinia
9	Colleferro	24	Rieti
10	Ferentino	25	Roma
11	Fiano Romano	26	Santa Marinella
12	Fiumicino	27	Tarquinia
13	Fondi	28	Tolfa
14	Formello	29	Viterbo
15	Formia		

All'interno di ogni Comune, avvalendosi anche delle considerazioni emerse nello studio delle principali grandezze macro-economiche effettuato e delle linee evolutive tracciate sui temi della logistica, dei trasporti e delle infrastrutture dai principali documenti di programmazione regionale, sono state identificate le aree di pertinenza sulla base della valutazione di differenti *layer* analitici sovrapposti: le informazioni relative ai Piani regolatori generali, le informazioni empiricamente rilevate dall'analisi geo-spaziale dei territori, le informazioni riguardanti i principali poli logistici mappati dallo studio preliminare, le informazioni rivenienti da uno studio pubblicato da Unindustria che identifica puntualmente alcune aree industriali dismesse. Sulla base della sovrapposizione dei suddetti *layer* informativi, si è identificato un perimetro di territorio candidabile per la ZLS della Regione Lazio. Tale perimetro è stato identificato anche su base "particellare" e rappresenta una proposta di ZLS da utilizzare per la successiva condivisione con i Comuni interessati. Sulla base dell'analisi territoriale effettuata e dei principi utilizzati, prendendo in considerazione i territori relativi ai Comuni della Fascia 1, l'estensione proposta per la ZLS è pari a 14.223,39 ha.

N	COMUNE	- PRG Zone D - AGGREGATI PRODUTTIVI - AREE LOGISTICHE - SITI DISMESSI superficie totale [ha]
01	Allumiere	11,97
02	Anagni	892,07
03	Aprilia	883,59
04	Cassino	305,11
05	Ceprano	261,78
06	Cisterna di Latina	395,11
07	Civita Castellana	184,56
08	Civitavecchia	611,42
09	Colleferro	699,13

10	Ferentino	544,41
11	Fiano Romano	185,46
12	Fiumicino	511,79
13	Fondi	266,85
14	Formello	31,06
15	Formia	145,24
16	Frosinone	301,10
17	Gaeta	282,51
18	Guidonia Montecelio	458,08
19	Latina	827,14
20	Monterotondo	169,72
21	Orte	204,90
22	Pomezia	1.290,24
23	Pontinia	555,54
24	Rieti	285,08
25	Roma	2.998,91
26	Santa Marinella	0,00
27	Tarquinia	547,72
28	Tolfa	56,03
29	Viterbo	316,46
Totale		14.222,99

La rappresentazione cartografica della selezione delle aree proposte per la ZLS, al netto delle aree portuali, è la seguente.



Tale valore va incrementato con le porzioni di territorio afferenti alle aree portuali gestite dall'AdSP, che rientrano nella perimetrazione ZLS. Esse, pari a 193,27 ettari, portano l'estensione complessiva proposta per la ZLS a 14.416,26 ettari.

In considerazione delle aree in perimetro, è stata poi svolta un'**analisi del quadro infrastrutturale** con l'obiettivo di identificare delle infrastrutture funzionali al collegamento delle filiere produttive di vocazione con i porti di riferimento. In particolare, si è proceduto a rilevare il livello di prossimità del sistema viario principale (si fa riferimento alle strade definite "a viabilità principale" ossia l'insieme di autostrade e strade statali di riferimento per la viabilità regionale) e del sistema ferroviario rispetto alle aree in oggetto. L'analisi condotta ha quindi permesso di individuare la dotazione infrastrutturale esistente nella Regione, nonché il grado di interconnessione infrastrutturale regionale e i conseguenti elementi di criticità, rimandando anche alle considerazioni già evidenziate nello studio di cui al documento preliminare "Elementi di base per la definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale", redatto dal Gruppo di Lavoro e formalizzato a fine 2020, ed alle analisi di cui al Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica della Regione Lazio.

Nel seguito, si riporta la mappa su base regionale che evidenzia i comuni oggetto della ZLS, le aree individuate ed i sistemi viari e ferroviari che insistono sulle medesime.



La mappa evidenzia un elevato grado di interconnessione infrastrutturale in prossimità di:

- aree dell'area metropolitana di Roma;
- aree che si sviluppano lungo l'asse viario della SS148 Pontina;
- aree che si sviluppano lungo l'asse autostradale della A1.

Dall'analisi si evidenziano, altresì, i seguenti elementi:

- bacino di Civitavecchia interconnesso con l'area metropolitana di Roma tramite l'asse autostradale della A12 e limitatamente collegato con le aree della ZLS di Viterbo e Orte;

- limitata connessione infrastrutturale tra le aree dei comuni ubicati sull'asse della SS Pontina e quelli ubicati sull'asse autostradale della A1 in direzione Napoli;
- limitato livello di collegamento delle aree che insistono sul Comune di Rieti con le principali dorsali infrastrutturali regionali;
- assenza di collegamenti viari principali e ferroviari nei comuni di Allumiere e Pontinia;
- assenza di collegamenti ferroviari nei comuni di Fiano, Formello e Gaeta.

L'analisi ha inoltre permesso di verificare l'interconnessione tra il Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica (PRMTL) e i potenziali benefici per il sistema infrastrutturale su cui insiste la ZLS, individuando le opere viarie e gli interventi sul sistema ferroviario più importanti elencate dal PRMTL d'interesse per lo sviluppo della ZLS.



È infine stato rappresentato il dettaglio delle aree selezionate ai fini della ZLS all'interno di ognuno dei 29 Comuni della Fascia 1. Per ognuno di essi sono rappresentate, con apposita cartografia, le aree individuate ed il livello di prossimità delle medesime alle principali infrastrutture regionali viarie e ferroviarie.

Una volta identificate le aree ed il quadro infrastrutturale, si è passati ad analizzare gli strumenti di supporto da veicolare tramite la ZLS. Per quanto riguarda **le semplificazioni e dei benefici procedurali**, si sono proposti alcuni interventi di natura normativa, amministrativa (procedurale) e organizzativa, finalizzati alla semplificazione ed alla riduzione dei tempi di esecuzione degli iter amministrativi, in aggiunta alle misure di semplificazione e snellimento procedurale derivanti da provvedimenti nazionali. I principali aspetti procedurali e punti di attenzione finalizzati a identificare le misure regionali per la semplificazione e lo snellimento procedurale destinate alle imprese localizzate in area ZLS si riferiscono a: (i) estensione alle ZLS del campo di applicazione delle procedure definite ai sensi dell'articolo 4 della L.r. 27 dicembre 2019, n. 28 (Legge di stabilità regionale 2020); (ii) adozione del regolamento dello Sportello Unico Amministrativo; (iii) autorità procedente, supporto del responsabile unico del procedimento, coordinamento SUAP territoriali; (iv) esercizio del potere sostitutivo; (v) identificazione termini dei procedimenti più vantaggiosi per l'utenza; (vi) offerta di servizi dei SUAP territoriali e sostegno alla rete regionale; (vii) potenziamento Lazio Semplice; (viii) offerta di modulistica standardizzata per la richiesta di servizi; (ix) promozione dello strumento della conferenza di servizi veloce ai sensi della Legge 120/2020; (x) identificazione di un rappresentante unico di parte regionale nella conferenza dei servizi; (xi) stipula di accordi e convenzioni con altri enti ed amministrazioni; (xii) riduzione degli oneri istruttori ed amministrativi;

(xiii) realizzazione dell'interoperabilità dei sistemi informativi tra gli operatori pubblici e privati interessati; (xiv) armonizzazione e raccordo e coordinamento delle procedure degli Sportelli Unici.

I servizi di front office per le imprese per la Regione Lazio

Sporte Unico Attività Produttive D.P.R. 7 settembre 2010, n. 160	Sportello Unico Amministrativo L. 28 gennaio 1994, n. 84	Sportello Unico Doganale L. 24 dicembre 2003, n. 350	Punto Unico di Contatto L.r. 27 dicembre 2019, n. 28
Unico punto di accesso territoriale per tutti i procedimenti che abbiano come oggetto l'esercizio di attività produttive e di prestazione di servizi e quelli relativi alle azioni di localizzazione, realizzazione, trasformazione, ristrutturazione, riconversione, ampliamento, trasferimento, cessazione, riattivazione.	Svolge funzione unica di <i>front office</i> in tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche realizzate nelle aree portuali.	Finalizzato a semplificare le operazioni di importazione ed esportazione e concentrare le attività istruttorie, anche di competenza di amministrazioni diverse, trattando tutte le istanze in via telematica e un coordinando lo svolgimento dei procedimenti ed attività.	Per gli investimenti finalizzati all'insediamento di nuovi impianti o stabilimenti produttivi o al superamento di crisi aziendali, la Regione svolge la funzione di punto unico di contatto promuovendo la stipula di accordi di insediamento e sviluppo delle imprese tra l'amministrazione regionale ed i soggetti proponenti nuove iniziative economiche.

Sul fronte delle **agevolazioni e degli incentivi economici**, invece, è stato individuato un pacchetto di agevolazioni attraverso la rilevazione delle iniziative nazionali, regionali e comunitarie relative agli aiuti (tipologia, settori interessati, erogazioni).



La mappatura degli strumenti agevolativi in essere, nonché l'individuazione degli enti che ne gestiscono le misure e le modalità di accesso, è stata svolta partendo dalle risultanze del contesto socio-economico, in ragione degli obiettivi dello strumento della ZLS, della definizione dei settori *target* e delle criticità rilevate. Particolarmente approfonditi sono gli strumenti di intervento su temi quali l'innovazione, la *green economy* e l'accesso al credito. L'approccio adottato ha consentito quindi di presentare una proposta di aggregazione tra gli strumenti censiti e le finalità di sviluppo della ZLS in termini di localizzazione e supporto al contesto produttivo, un'associazione degli incentivi in via preferenziale e dunque un possibile gradiente con cui promuovere politiche di sostegno focalizzate.

In particolare, con riferimento al sostegno per la localizzazione, gli strumenti di Invitalia, per l'attrazione degli investimenti, le misure nazionali per il sostegno alla reindustrializzazione per le aree di crisi industriale e per il rilancio delle imprese sequestrate o confiscate e gli strumenti che si

collegano alla Carta degli aiuti a finalità regionale rappresentano certamente opportunità significative ove la Regione Lazio intenda incentivare in ambito ZLS politiche di popolamento del proprio contesto produttivo, incluse le operazioni di *reshoring* per le imprese che intendano rientrare in Italia. Molto efficaci, inoltre, saranno le agevolazioni di natura doganale nell'ambito della possibile attivazione di una zona franca doganale interclusa e le politiche regionali e nazionali di defiscalizzazione degli oneri del lavoro.

Con riferimento al sostegno per la “resilienza” e la “ripartenza” del settore produttivo, i principali strumenti di incentivi economici deriveranno principalmente dai pacchetti straordinari identificati dal NGEU e dalla politica regionale promossa dalle risorse proprie. Gli strumenti di REACT EU e del *Recovery and Resilience Facility* costituiscono due straordinarie fonti di supporto focalizzate proprio a promuovere la ripartenza. La Regione Lazio ha partecipato ai tavoli del CIAE nella stesura del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e nella definizione dei fabbisogni dei propri territori; la Regione Lazio sarà destinataria di ingenti risorse per il prossimo triennio, che dunque potranno promuovere i settori *target* delle ZLS, nella risoluzione delle problematiche di rilancio. Le risorse proprie regionali, infine, parteciperanno con forza nelle iniziative di sostegno, come evidenziato nel Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2021-2023, di cui alla L.R. 26/2020. I finanziamenti proposti attraverso lo strumento FARE Lazio rappresentano sicuramente una opportunità per sostenere le imprese in difficoltà, specificatamente finanziaria e di liquidità, e costituiscono un importante tassello della politica di incentivazione pubblica veicolabile nella ZLS. I fondi di garanzia ed il supporto finanziario offerto da alcuni strumenti promossi dalle amministrazioni nazionali (p.e. MISE) e da CDP rappresentano, infine, ulteriori opportunità da valorizzare in ambito ZLS.

Con riferimento al sostegno per lo sviluppo produttivo, l'associazione con gli Obiettivi di *Policy* 1, 2 e 3 diventa naturale nella nuova programmazione dei Fondi Strutturali. La Politica di Coesione per il nuovo periodo di Programmazione 2021-2027 sta rivedendo i propri strumenti di sostegno (Programmi Operativi Regionali e Nazionali), ma già i documenti relativi agli accordi di partenariato ed ai regolamenti comunitari descrivono priorità di investimento molto coerenti.

Collegati alle imprese in fase di *start-up* o di crescita, soprattutto nei comparti dell'innovazione e dell'internazionalizzazione, gli strumenti nazionali del credito di imposta e quelli proposti da CDP e da Invitalia risultano particolarmente indicati e alleggeriscono la Regione dai relativi oneri per la gestione degli interventi. Tra gli strumenti promossi a livello europeo, infine, *Horizon Europe* si candida a rappresentare una buona opportunità per promuovere la ricerca industriale e sperimentale e la relativa brevettazione.

Le iniziative veicolate attraverso la ZLS devono però rispondere a rigorosi approcci *impact driven*. L'**analisi degli impatti economico e sociali attesi della ZLS**, diventa, quindi, fondamentale la definizione e lo sviluppo di un modello di valutazione conforme alle linee guida europee e ispirato alle più recenti elaborazioni effettuate in seno alle Istituzioni Europee nonché coerente con il sistema dei conti economici territoriali ISTAT-Eurostat e la nuova classificazione NACE Rev. 2. Il modello proposto dal PSS determina la misurazione degli impatti generati a partire dai seguenti elementi: (i) volume delle risorse disponibili dagli ESIF, i Fondi Strutturali e di Investimento Europei; (ii) dalla loro integrazione con le missioni del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza; (iii) dagli specifici provvedimenti di semplificazione, di creazione di riserve e di facilitazione e snellimento delle procedure di insediamento e sviluppo di impresa nella ZLS; (iv) dagli impatti di semplificazione e dai provvedimenti che predispongono quote di riserva delle sovvenzioni dei programmi di politica

industriale, innovazione e sviluppo territoriale. I valori di partenza relativi ad investimenti, innovazione, esportazioni e oneri amministrativi sono stati parametrati in base ai suddetti studi per determinare diverse ipotesi di scenario per gli *shock* indotti. Tali scenari di *shock* sono stati inseriti nel modello Pythagoras© predisposto dall'IRPET, Istituto Regionale per la Programmazione Economica della Toscana, che elabora gli impatti sulla base delle matrici *input/output* settoriali. Gli scenari di *shock* sono stati adattati nel modo più preciso possibile alla stratificazione settoriale prevista per la ZLS del Tirreno Centro Settentrionale, segmentando i relativi dati di *input* sulla base dei codici ATECO scelti.

L'analisi ha tenuto in considerazione due differenti scenari di crescita, uno conservativo e uno favorevole e le seguenti dimensioni economiche:

- gli investimenti privati interni vengono stimati fra i 100.000 euro per ettaro per un totale di 209,895 milioni di euro (scenario conservativo) e 1,25 milioni di euro per ettaro per un totale di 2623,69 milioni di euro (scenario favorevole);
- l'aumento degli FDI (*Foreign Direct Investment*) viene stimato tra un +25% (scenario conservativo), con investimenti aggiuntivi derivanti dalle semplificazioni generate dalla ZLS stessa pari a 868,581 miliardi di euro, e un +35% (scenario favorevole), con investimenti aggiuntivi di 1216 miliardi di euro;
- l'efficienza generata dall'impatto degli ESIF e l'esternalità positiva conseguente all'accesso ai fondi ammontano, in entrambi gli scenari, a 260,8 miliardi di euro.

Combinando l'aumento degli investimenti fissi lordi, degli FDI e dell'ESIF, nello scenario conservativo la ZLS crea investimenti aggiuntivi per 1,212 miliardi di euro, e nello scenario favorevole gli investimenti aggiuntivi ammontano a 3,937 miliardi di euro, portando i seguenti impatti:

- l'effetto leva della ZLS nel Lazio sugli investimenti già esistenti porta, nello scenario conservativo a un aumento di *output* di 1,475 miliardi di euro nel Lazio (4,335 miliardi in quello favorevole) e 294 milioni di euro a livello nazionale (940 milioni nello scenario favorevole);
- l'aumento degli occupati ammonta a 10.800 nuovi occupati nel Lazio (31.500 nello scenario favorevole) e a 4.100 nel resto d'Italia (12.400 nello scenario favorevole).

Tutte le ipotesi di crescita degli investimenti su cui si basano gli scenari partono da assunzioni testate in valutazioni di impatto presenti in altri studi e pubblicate in letteratura, nonché effettuate su zone con un livello di sviluppo analogo a quello del Lazio.

Una sintesi dei dati è mostrata nella seguente tabella.

Scenari di Impatto della ZLS sugli effetti degli investimenti (*stock* preesistente)

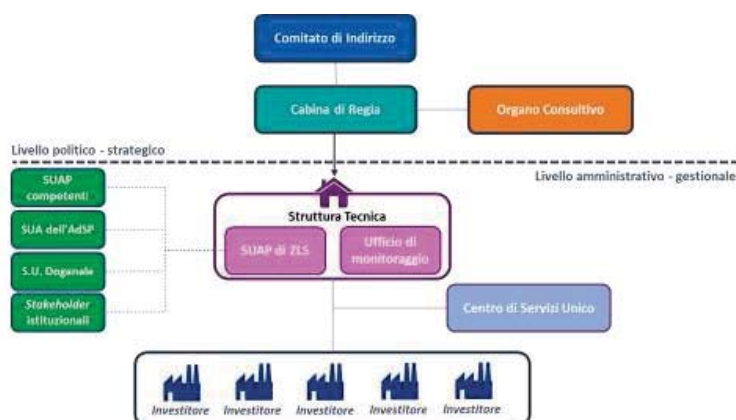
	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
Scenario conservativo						
TOTALE	1475,6	870,2	10,8	619,7	294	4,1
Diretto	1134,2	675,9	8,1	318,7	155,2	2
Indiretto	129,7	67	0,9	138,4	61,6	0,9
Indotto	211,7	127,3	1,8	162,7	77,2	1,2
Scenario favorevole						
TOTALE	4335,3	2541,7	31,5	1955,8	940	12,4
Diretto	3331,8	1971,1	23,5	1039,6	516,1	5,9

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
Indiretto	386,2	199,4	2,8	422,9	188,8	2,8
Indotto	617,3	371,1	5,2	493,4	235,1	3,7

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Dalle stime presentate in questa analisi di impatto, si evince come l'implementazione della ZLS nel Lazio possa generare esternalità positive sul tessuto economico di riferimento, non trascurabili, in questo specifico momento storico. Ciò è tanto più vero, in considerazione anche del percorso di riforma che coinvolge l'intero paese, a livello nazionale, per cui un'azione di *policy* coordinata, che coinvolga più regioni italiane e che agisca a livello industriale e di innovazione, nonché di snellimento e semplificazione amministrativa, ha il potenziale di generare un moltiplicatore ancora più elevato.

Il PSS ha inteso, infine, proporre una definizione della matrice ruoli/responsabilità intestata agli *owner* che partecipano al **sistema di governo in ambito ZLS** per la progettazione delle possibili soluzioni organizzative idonee ad assicurare la pronta messa in esercizio della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale. A tale scopo sono stati, quindi, individuati i ruoli, i compiti e le responsabilità degli attori coinvolti sia a livello politico-strategico sia a livello amministrativo-regionale, nonché le modalità e gli strumenti di interazione tra gli stessi e con le imprese beneficiarie. Il percorso di definizione ha attraversato una fase di *assessment* delle previsioni normative, la progettazione del modello organizzativo a supporto del governo della ZLS e la progettazione delle possibili soluzioni organizzative per abilitare la capacità erogativa della istituenda ZLS (es. centro servizi a supporto dello Sportello Unico Amministrativo; valorizzazione del rapporto tra SUA e SUAP; gestione delle opportunità regionali). Il modello organizzativo proposto è il seguente:



I principali elementi qualificanti del modello di *governance* proposto sono: (i) presenza di una Cabina di Regia regionale snella e presieduta dal Presidente della Cabina di Regia identificata dalla Regione Lazio per la *Blue Economy*, al fine di assicurare la necessaria integrazione tra le iniziative promosse nella ZLS e quelle promosse nel solco dell'economia del mare; (ii) presenza di un tavolo di consultazione continuativo (Organo Consultivo), che assicurerà la condivisione con il territorio interessato dalla ZLS e con i principali rappresentanti dell'economia regionale promossa attraverso la ZLS; (iii) presenza di una struttura tecnica regionale responsabile della gestione amministrativa della ZLS composta da un SUAP ZLS, con funzione di integrare tutti i *front office* regionali e non a

supporto delle imprese in area ZLS, e da un ufficio di monitoraggio dedicato alla valutazione degli avanzamenti dei progetti di investimento veicolati tramite la ZLS e ad identificare, anche tramite applicativi informatici definiti ad *hoc*, gli impatti dell'azione amministrativa a supporto delle imprese; (iv) presenza di un'unità di assistenza tecnica altamente specialistica (Centro di Servizi Unico) a supporto della Struttura tecnica regionale, con il fine di assicurare l'integrazione e la sistematizzazione dell'offerta pubblica per le imprese.

1. RELAZIONE ILLUSTRATIVA DEL CONTESTO ECONOMICO E SOCIALE DEL LAZIO PER LA ZLS

1.1 *Executive summary*

Si rappresentano, di seguito, i punti salienti dell'analisi socio-economica svolta ai fini dell'attivazione della ZLS del Lazio sugli ultimi dati aggiornati dai principali operatori di settore⁵:

- Nel 2019, i settori industriali che mostravano una posizione competitiva strutturale più solida nella Regione Lazio (farmaceutica, prodotti petroliferi, chimica, autoveicoli) hanno registrato una flessione di fatturato, molto accentuata per il comparto degli autoveicoli (-8%). All'opposto, il comparto relativo ai mezzi di trasporto, ha evidenziato una *performance* brillante (+12,3%).
- Nel 2019, è stato registrato un rallentamento in tutti i settori del terziario, se pur in misura differenziata (+0,2% l'incremento medio di fatturato, dal +2% del 2018). Le *performance* migliori sono quelle dei settori trasporto e magazzinaggio (+1,8%) e ricezione e accoglienza (+1,5%). Quasi nulli sono, invece, gli incrementi di fatturato per i servizi di informazione e comunicazione, per le agenzie di viaggio e per i servizi di supporto alle imprese ed in decisa flessione il fatturato delle attività professionali, scientifiche e tecniche (-1,6%).
- Nel 2019, i mercati di sbocco dell'*export* prevalenti sono stati Stati Uniti, Regno Unito, Germania e Cina, che hanno assorbito oltre il 50% dell'*export* del settore bevande, oltre il 45% di quello degli altri mezzi di trasporto, il 39% di quello degli autoveicoli e oltre un terzo delle vendite all'estero di prodotti farmaceutici e di mobili. Il commercio estero è, in maniera preponderante (quote comprese tra l'85% e il 95%) concentrato nell'area di Fiumicino.
- Per il 72,1% delle imprese industriali con almeno 10 addetti e per il 58,4% di quelle del terziario, le relazioni produttive (commessa, subfornitura, accordi formali e informali) rappresentano un fattore rilevante per la trasmissione degli impulsi nel sistema economico. Il 54,0% delle imprese prive di relazioni produttive è attivo sul solo mercato locale (di estensione al massimo regionale), contro il 33% circa di quelle con relazioni. Per il 32% delle unità con relazioni, il mercato di riferimento è nazionale contro il 20% di quelle isolate. Il mercato di riferimento risulta essere internazionale per circa il 34% delle unità con relazioni e per il 25% di quelle isolate.
- Riguardo la trasmissione degli impulsi da e verso il resto del sistema economico, i settori delle costruzioni e gli altri servizi di mercato risultano a trasmissione diffusa (propagazione estesa e veloce). I settori alimentari e bevande, i prodotti in metallo e i servizi legali e di contabilità sono a trasmissione selettiva (trasmissione circoscritta ma veloce); macchinari, del commercio all'ingrosso e dell'alloggio e ristorazione sono a trasmissione gerarchica (trasmissione estesa ma lenta); i trasporti terrestri sono a trasmissione debole (circoscritta e lenta).
- Nel 2020, la caduta del PIL regionale per circa 17 miliardi di euro a valori correnti si accompagna alla contrazione degli investimenti fissi lordi delle imprese per circa 5,4 miliardi di euro, pari a circa il 18%, alla riduzione dell'*import* di 5,7 miliardi di euro (-15,5%) e dell'*export* di circa 3,9 miliardi di euro (- 15%), al peggioramento del livello dei consumi finali interni di quasi 10 miliardi di euro (- 7%), al calo del reddito medio delle famiglie che si ferma a circa 24.900 euro (4,0%).
- Per il 2021, si prevedono incrementi anche negli investimenti fissi del 9% e i consumi interni potrebbero crescere del 5%; la ripresa del commercio internazionale e gli scambi commerciali in *import* crescerebbero del 9%, mentre quelli in *export* del 10,5%; il *trend* è in crescita anche per

⁵ ISTAT, Banca d'Italia, Eurostat, ecc..

il reddito disponibile per le famiglie (+2%). Tali valori, tuttavia, subiranno le influenze negative del perdurare della crisi epidemiologica che impongono una revisione delle stime.

- La ripresa regionale, fatte salvi ulteriori rivisitazioni frutto dell'andamento incerto della crisi sanitaria, risponde alle seguenti proiezioni macroeconomiche di Banca d'Italia rispetto all'anno in corso. Si stima un incremento degli investimenti dell'11,5% nel 2022 e del 5,1 % nel 2023; una crescita degli investimenti in beni strumentali del 23,5% nel 2022 e del 6,8% nel 2023; un aumento degli investimenti in costruzioni rispettivamente dell'8,9% e del 2,9%; in crescita anche le esportazioni del 9,3% nel 2021, del 4,9% nel 2022 e del 3,4% nel 2023; andamento analogo per le importazioni rispettivamente del 9,7%, 6,2%, 3,2%.
- Per il rilancio dell'economia, gli imprenditori del Lazio hanno indicato la necessità di misure volte a favorire l'accesso al credito insieme a strumenti di sostegno per i settori più colpiti dalla crisi e per le famiglie. Inoltre, circa un terzo delle imprese ritiene che la crisi indurrà un maggiore utilizzo di tecnologie digitali nella propria azienda.
- I settori di specializzazione della *Smart Specialization Strategy*, alla luce degli aggiornamenti in corso per il periodo di programmazione 2021-2027, necessari in quanto essa è considerata una condizione abilitante alla attuazione degli interventi della Politica di Coesione, sono:
 - aerospazio, ed in particolare materiali avanzati, telerilevamento e comunicazione, satelliti, trasporto ed accesso allo spazio, traffico aereo ed aeroportuale, sistemi aeronautici e stratosferici;
 - scienze della vita, ed in particolare, biotecnologie/farmaceutica, dispositivi medici, informatica per la sanità, benessere/*wellbeing*;
 - beni culturali e tecnologie della cultura, ed in particolare conoscenza (diagnostica, conservazione, restauro) e valorizzazione (godimento e gestione);
 - industrie creative digitali, ed in particolare audiovisivo digitale, televisione digitale, musica digitale, editoria digitale, arti interattive, servizi ed applicazioni digitali, *internet* e mobili;
 - *agrifood*;
 - *green economy*, ed in particolare bioedilizia, energia e tecnologie correlate alla generazione di energia verde, servizi ecosistemici, trattamento dei rifiuti, percorso di simbiosi industriale, mobilità, *smart-city*;
 - sicurezza;
 - *automotive*;
 - economia del mare.
- Le evidenze dell'analisi socio-economica condotta insieme alla lettura combinata delle caratteristiche salienti del sistema produttivo regionale sinteticamente richiamate suggeriscono di concentrare gli interventi di sostegno e valorizzazione nei seguenti settori e filiere:
 - in base alle previsioni della S3 regionale: scienze della vita, *agrifood*, *green economy*, *automotive*, *Blue Economy*;
 - in base al criterio di permanenza e robustezza: petrolchimica e farmaceutica, mezzi di trasporto, agro-alimentare, materiali da costruzione, costruzioni navali, elettronica, trasporto e logistica;

- in base al criterio di centralità: commercio all'ingrosso, altri servizi di mercato, costruzioni, alimentari e bevande, trasporto su gomma, alloggio e ristorazione, servizi legali e contabilità, produzione macchinari, prodotti in metallo, attività immobiliari, magazzinaggio;
- in base al criterio di propagazione: costruzioni e gli altri servizi di mercato, alimentari e bevande, prodotti in metallo e i servizi legali e di contabilità, macchinari, il commercio all'ingrosso e l'alloggio e ristorazione, i trasporti;
- in base al criterio "*port related*": commercio, manifatturiero, costruzioni edili, per il 6% nel trasporto e magazzinaggio noleggio e servizi alle imprese.
- in base ai flussi di *import/export*: attività manifatturiere, agricoltura, silvicoltura-pesca, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento.

1.2 Sistema produttivo regionale

Il DPCM n. 12/2018 (Regolamento recante l'istituzione di zone economiche speciali) all'art. 6. stabilisce i requisiti delle proposte ed i contenuti del Piano di sviluppo strategico ed in particolare, alla lettera d) del comma 1, dispone che tali Piani includano una relazione corredata di dati ed elementi che identificano le tipologie di attività che si intendono promuovere all'interno della ZLS, le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare e che dimostrano la sussistenza di un nesso economico-funzionale con l'area portuale.

L'analisi del contesto socio-economico del Lazio qui predisposta intende fornire i dati e gli elementi principali che delineano l'assetto regionale in termini di sistemi produttivi, filiere strategiche, specializzazioni e interscambio commerciale, così da consentire di identificare:

- le tipologie di attività che si intendono promuovere;
- le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare;
- i nessi economico-funzionali che legano le aree della ZLS ai porti di riferimento.

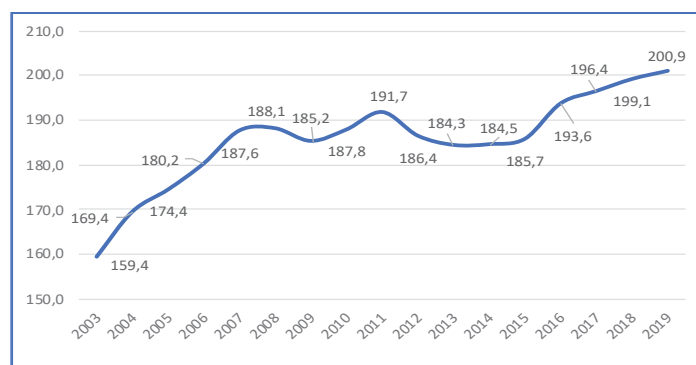
1.2.1 Principali indicatori economici

Nel 2019, il PIL a prezzi correnti del Lazio è stato pari a 200,9 miliardi di euro, con un incremento dello 0,9% rispetto al 2018, dove il valore si era attestato a 199,1 miliardi di euro⁶ e del 2,3% rispetto al 2017, dove si attestava al 196,4 miliardi di euro⁷. La dinamica di crescita risulta nel Lazio più contenuta sia rispetto alle altre regioni del Centro Italia, che crescevano del 1% nel periodo 2018-2019 e del 2,8% nel 2017-2019, sia rispetto al Paese, dove si è registrata una crescita rispettivamente del 1,1% e del 3,1% (Tavole 1 - 6).

⁶ Il valore riportato è riferito al rilascio ISTAT del dicembre 2020 e risulta difforme da quello indicato nel rapporto, Lazio in numeri 2020 che fa riferimento alla edizione maggio 2020.

⁷ Regione Lazio, Lazio in numeri 2020.

Andamento PIL (prezzi correnti) Anni 2003-2018



Fonte: Regione Lazio, Lazio in numeri 2020

Tra il 2019 ed il 2020, la fase di recupero dell'economia regionale, iniziata nel 2015, ha subito un netto rallentamento, sino a sfiorare la stagnazione, per effetto dell'indebolimento della domanda interna e di un quadro economico internazionale in peggioramento, a seguito dell'aumento dell'incertezza degli scambi e della frenata della domanda tedesca. A queste circostanze, si sono sovrapposte le conseguenze della crisi generata dall'epidemia di Covid-19.

Il PIL *pro-capite*, a prezzi di mercato nel 2019, è stato pari a 34.299 euro, in crescita del 1,5% rispetto al 2018, dove si attestava a 33.795 euro, e del 2,6% rispetto al 2017, in cui era fermo a 33.306 euro⁸. Nel periodo osservato, si registra una crescita del PIL *pro-capite* meno accentuata di quella del Paese e delle regioni del Centro Italia: in Italia, il PIL *pro-capite* cresceva del 2,1% tra il 2018 ed il 2019 e del 3,3% nell'intero periodo dal 2017; nel Centro Italia cresceva, rispettivamente, del 2,0% e del 3,2%. Nel 2018, il PIL ai prezzi di mercato per abitante, è stato di 33.619 euro, circa 4.000 euro in più del valore italiano nello stesso anno, più basso del 6,1% rispetto al Nord, e più alto del 6,0% e del 77,1% di quello, rispettivamente, del Centro e del Mezzogiorno⁹.

Il valore aggiunto¹⁰, inteso come la differenza tra valore di beni e servizi prodotti e il valore degli intermedi consumati, prodotto nel Lazio nel 2018, è pari a 82,8 miliardi di euro, ossia il 10,3% del totale nazionale. Tale valore è superiore a quello registrato nelle regioni del Centro Italia ed inferiore solo a quello di Lombardia (26,5%) e Veneto (10,5%). Il valore aggiunto per addetto è pari a 51.862 euro, valore superiore alla media delle regioni del Centro Italia, che si attesta a 47.020 euro, e alla media nazionale, che non supera i 48.012 euro. Viceversa, il valore aggiunto per fatturato si attesta al 20,2% ed è inferiore alla media registrata nel Centro Italia, pari a 23,0%, e alla media registrata nel Paese, pari a 25,2%.

⁸ ISTAT, Conti Pubblici Territoriali, edizione dicembre 2020.

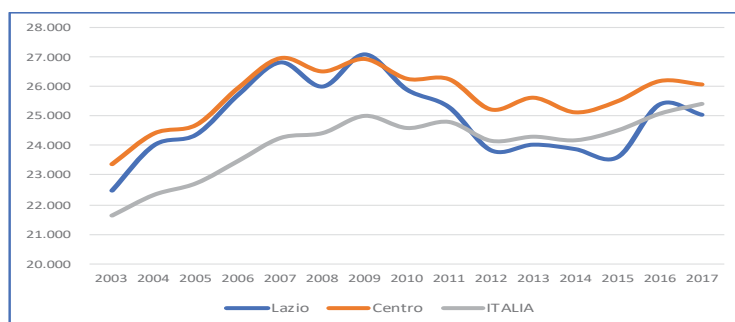
⁹ Regione Lazio, Lazio in numeri 2020.

¹⁰ Valore aggiunto: l'aggregato che consente di apprezzare la crescita del sistema economico in termini di nuovi beni e servizi messi a disposizione della comunità per impieghi finali. È la risultante della differenza tra il valore della produzione di beni e servizi conseguita dalle singole branche produttive ed il valore dei beni e servizi intermedi dalle stesse consumati (materie prime e ausiliarie impiegate e servizi forniti da altre unità produttive). Corrisponde alla somma delle retribuzioni dei fattori produttivi e degli ammortamenti.

Nel 2019, i redditi interni da lavoro dipendente nel Lazio sono pari a 81.918 milioni di euro; aumentano del 2,9% rispetto all'anno precedente, con un incremento di poco superiore a quello del totale dei consumi delle famiglie, che crescono del 2,4%.

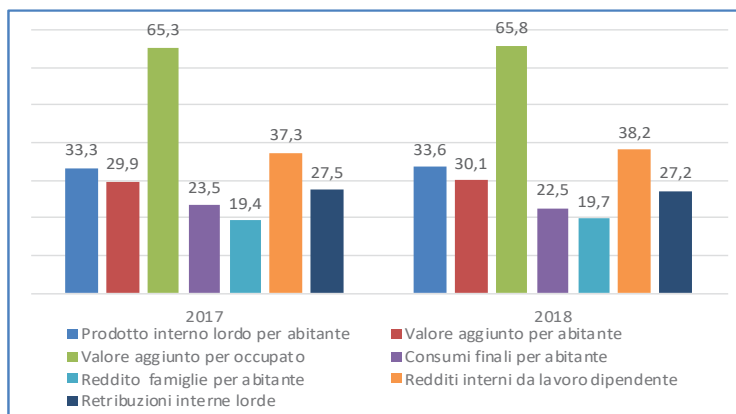
Il reddito medio delle famiglie del Lazio nel 2018 è pari a 25.032 euro, inferiore alla media delle regioni del Centro Italia, pari a 26.068 euro, ed alla media nazionale, pari a 25.462 euro. A partire dal 2003 l'andamento del reddito risulta contrastato, con oscillazioni più pronunciate rispetto a quelle registrate nel Centro Italia e nel Paese. Tra il 2003 ed il 2019 il reddito risulta in crescita ma con un andamento non costante. Tra il 2003 ed il 2007 si registra una marcata crescita del reddito, dal 2009 al 2015 viceversa una decisa discesa, più accentuata rispetto al resto del Paese. La curva torna a risalire rapidamente fino al 2016, per poi nuovamente decrescere nel 2017 in ragione del diffondersi dei primi effetti della crisi (Tavola 2).

Reddito annuale medio delle famiglie. Anni 2003-2017 (euro)



Fonte: Regione Lazio, Lazio in numeri 2020

Valori *pro-capite* dei principali aggregati dei conti territoriali. Anni 2014-2018 (euro)



Fonte: Regione Lazio, Lazio in numeri 2020

Imprese

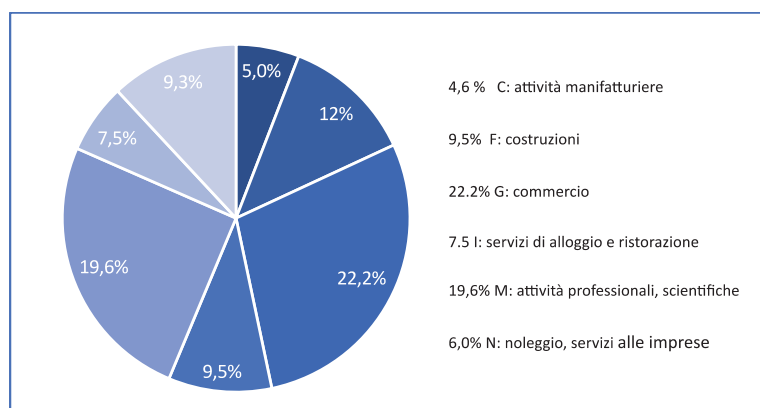
Nel 2018, la struttura produttiva regionale conta 444.282 imprese attive; il settore di attività prevalente è quello del commercio e delle riparazioni di autoveicoli e motocicli, con 98.629 imprese ed un'incidenza sul totale pari al 22,2%, mentre le imprese delle costruzioni sono 42.215, con un'incidenza pari al 9,5%. Per entrambi questi settori, le imprese con meno di 10 addetti sono in

netta prevalenza, pari al 95,6% del totale. Le imprese che operano nel settore delle attività professionali, scientifiche e tecniche sono 87.094 ed il 98,9% di queste ha meno di 10 addetti. Le imprese del settore sanitario sono 41.155, mentre quelle dei servizi di alloggio e ristorazione sono 33.116. Nel settore manifatturiero operano 20.228 imprese, che rappresentano il 4,6% del totale delle imprese attive; di queste, 17.947, pari al 64%, presenta meno di 10 addetti (Tavola 4).

Nel 2018, poco meno del 60% delle imprese che operano nel Lazio, pari a circa 266.000, sono imprese individuali, più del 27% si concentra nel settore delle attività professionali, il 22% nel commercio, il 7% nel settore delle costruzioni. Le imprese nella forma di società a responsabilità limitata sono 128.286, pari al 28,9% del totale, e sono concentrate per lo più nei settori del commercio (28.184, pari al 6,3% del totale delle imprese) e nel settore delle costruzioni (18.409, pari al 4,1% del totale delle imprese).

Le società per azioni sono 2.365, pari al 0,5% del totale, e sono concentrate nei settori delle attività finanziarie (318), del commercio (298), delle attività immobiliari (286) e delle costruzioni (236).

Numero di imprese attive per settore e per classi di addetti Anno 2018



Fonte: ISTAT - Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA)

In provincia di Frosinone, le imprese attive nel 2018 sono 31.158, i settori prevalenti sono quelli del commercio, pari al 28,1% del totale delle imprese, le attività professionali, pari al 15,8%, e le costruzioni, pari all'11,7%. Il 95,9% delle imprese che operano in provincia di Frosinone è costituito da meno di 10 addetti; di queste, il 99,0% riguardano attività professionali. Il settore manifatturiero è costituito da 2.450 imprese, pari al 7,8% del totale, e le imprese con meno di 10 addetti sono 2.014, pari, cioè, al 85,9% del totale (Tavole 7-14).

In provincia di Latina, le imprese attive sono 37.267 ed il 95,5% sono costituite da meno di 10 addetti. Il 27,0% opera nel settore del commercio, il 15,3% svolge attività professionali, il 10,3% opera nel settore delle costruzioni. Il settore manifatturiero è costituito da 2.653 imprese, pari al 7,1% del totale, e le imprese con meno di 10 addetti sono 2.288, pari al 86,2% del totale.

In provincia di Rieti, le imprese attive sono 9.101 e il 98,1% di queste sono costituite da imprese con meno di 10 addetti. I settori prevalenti sono quelli del commercio, con il 23,5% del totale delle imprese, e le attività professionali, con il 16,9% del totale delle imprese. Il settore manifatturiero è

costituito da 618 imprese, pari al 6,8% del totale delle imprese, e le imprese con meno di 10 addetti sono 574, pari al 93,0% del totale delle imprese.

In provincia di Roma, le imprese attive sono 344.665 e il 95,6% di queste sono costituite da meno di 10 addetti. Il 20,8%, pari a 70.659 imprese, opera nel settore delle attività professionali, il 20,7% svolge attività professionali, il 9,7% opera nel settore sanitario. Il settore manifatturiero è costituito da 12.974 imprese, pari al 3,8% del totale, e le imprese con meno di 10 addetti sono 11.612 pari al 89,5% del totale.

In provincia di Viterbo, le imprese attive nel 2018 sono 21.685 e il 97,1% di queste sono costituite da meno di 10 addetti. I settori prevalenti sono quelli del commercio, con il 27,5% del totale delle imprese, le attività professionali, con il 15,4% del totale delle imprese e le costruzioni, con l'13,4% del totale delle imprese. Il settore manifatturiero è costituito da 1.534 imprese, pari al 7,1% del totale delle imprese e le imprese con meno di 10 addetti sono 1.369, pari al 89,2% del totale.

Occupazione

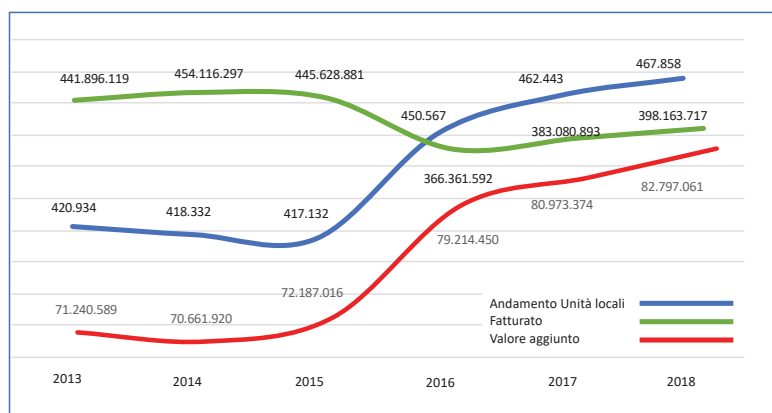
Il settore del trasporto e magazzinaggio, con 305.609 addetti e un'incidenza di circa il 16,2% sul totale degli occupati, è quello che fa registrare il maggior numero di occupati, seguito dal settore delle attività professionali, con 87.094 addetti, pari al 19,6% del totale degli occupati. A distanza, il settore del commercio, dove sono impiegate 282.798 unità, pari al 15,0% del totale degli occupati, e il settore del noleggio e servizi alle imprese, con 201.333 addetti ed una incidenza del 10,7% del totale degli occupati. Il settore manifatturiero fa registrare un numero di addetti pari a 159.163, con una incidenza pari al 8,4% del totale degli occupati.

Unità locali

L'analisi dell'andamento dei principali indicatori economici mette in evidenza che tra il 2013 ed il 2018 le unità locali che operano nel territorio regionale sono in crescita dell'11,1%; dalle 420.934 unità del 2013 si passa, infatti, alle 467.858 unità del 2018, con una decisa accelerazione a partire dal 2015. Nel periodo osservato si registra una contrazione del fatturato complessivo del 7,5%, che scende dai 441,9 miliardi di euro del 2013 ai 467,9 miliardi di euro del 2018, con una più marcata riduzione tra il 2015 ed il 2016. Nello stesso periodo, si registra un incremento del valore aggiunto pari al 16,2%, che passa da 71,2 miliardi di euro del 2013 a 82,8 miliardi di euro del 2018.

La lettura comparata di questi indicatori mostra che il periodo cruciale per il sistema produttivo regionale è quello a cavallo tra gli anni 2015-2016, durante i quali si assiste alla modifica dell'inerzia dei *trend* economici con l'incremento di valore aggiunto e del numero di unità locali e, contestualmente, alla riduzione del fatturato. Questo andamento è determinato con ogni probabilità dalla razionalizzazione degli assetti organizzativi delle imprese, dal miglioramento dei fattori di competitività e dell'incremento di produttività.

Andamento dei principali indicatori economici. Anni 2013-2018



Fonte: ISTAT - Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA)

1.2.2 Grado di innovazione del sistema produttivo regionale

Nel 2018, le imprese del Lazio coinvolte in processi di innovazione sono 11.696, pari al 2,6% del totale, percentuale marcatamente inferiore alla media delle regioni del Centro Italia, pari al 3,4% e del Paese, pari al 3,7%. Nel 2018, le imprese con attività innovative¹¹ sono 5.981, con un'incidenza pari al 1,3% del totale. Tale incidenza risulta inferiore a quella registrata nelle altre regioni del Centro Italia, pari al 1,8%, e inferiore a quella del Paese, pari al 2,1%. Le imprese prive di qualunque attività di innovazione sono 5.715, pari al 1,3%, e appena al disotto della media del Centro Italia, pari a 1,6%, e di quella del Paese, pari a 1,7%.

Nel periodo osservato la spesa per innovazione delle imprese del Lazio è pari a 7,3 miliardi di euro, che rappresenta il 16,1% della spesa totale in innovazione del Paese, mentre la spesa *pro-capite* per ciascuna impresa del Lazio impegnata in attività di innovazione è pari a 624.783 euro contro una media delle imprese innovative del Centro Italia pari a 321.110 euro e del Paese pari a 276.998 euro.

Le imprese regionali impegnate in attività di innovazione sono l'1,1% in meno di quelle impegnate nel resto del Paese, tuttavia, la spesa in innovazione per ciascuna impresa è superiore di più del doppio di quella del Paese, evidenziando così una maggiore concentrazione delle risorse e ottenendo, con ogni probabilità, un impatto più intenso sui processi e sui prodotti (Tavole 15-19).

La maggioranza dei progetti di innovazione attuati in regione Lazio è relativa all'acquisizione di macchinari, attrezzature e impianti per le innovazioni adottate o previste. Tali progetti sono 12.048 e rappresentano il 37,8% del totale. Seguono i progetti di acquisizione di *hardware* informatici, apparati di rete e di telecomunicazioni, che rappresentano il 34,1% (10.844 progetti) e i progetti di acquisizione o sviluppo di *software* e database, pari al 31,2% (9.983 progetti). I progetti relativi ad attività di ricerca e sviluppo svolta all'interno dell'impresa rappresenta il 26,4% del totale (8.444

¹¹ "Le attività di innovazione comprendono tutte le attività di sviluppo, finanziarie e commerciali intraprese da un'impresa che hanno come obiettivo l'innovazione dell'impresa. Un'innovazione aziendale è un prodotto o un processo aziendale (o una combinazione di questi) nuovo o migliorato, che differisce in modo significativo dai precedenti prodotti o processi aziendali dell'azienda e che è stato introdotto sul mercato o messo in uso dall'azienda", OECD/Eurostat, Oslo Manual, 2018.

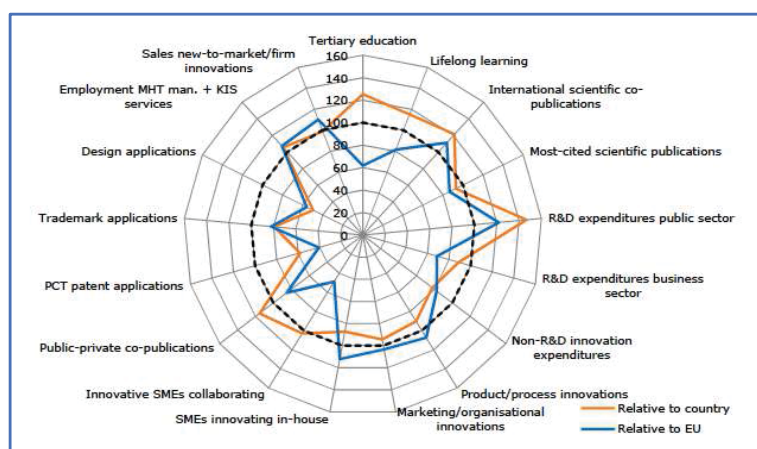
progetti), valore in linea con quello del Centro Italia, in cui tale percentuale si attesta al 26,0% e superiore al dato nazionale, che si attesta al 25,0%.

Nel 2018, le imprese del Lazio impegnate in innovazione organizzativa attraverso l'uso di piattaforme digitali per l'*e-commerce* sono 8.513, pari al 1,9% del totale delle imprese. Tale valore definisce un'incidenza inferiore a quella delle imprese che operano nelle regioni del Centro Italia, pari al 2,2% e a quelle del resto del Paese, pari a 2,3%.

Il 36,5% delle imprese utilizza piattaforme di intermediazione commerciale multi-settore (*Amazon, eBay, Etsy*, ecc.); tale percentuale è inferiore al dato nazionale che si attesta al 39,7%. Il 25,5% delle imprese, invece, utilizza piattaforme di locazione immobiliare a breve termine e/o per servizi turistici (*Airbnb, Booking, Expedia*, ecc.), dato in linea con la media nazionale. Le piattaforme per servizi tecnici e professionali (*Prontopro, Fazland*, ecc.) sono utilizzate dallo 0,2% delle imprese, dato al di sotto della media del Centro Italia, in cui il valore è pari allo 0,3%, e della media del Paese, in cui il valore è pari allo 0,5%.

Nell'ambito del *Regional Innovation Scoreboard*¹², il Lazio appartiene alla categoria di "Innovatore Moderato", con prestazioni in innovazione cresciute nel tempo dell'1,4%. In figura sono rappresentati i punti di forza relativi (ad esempio, spese per R&S nel settore pubblico) e i punti deboli (ad esempio domande di brevetto PCT). Il grafico *radar* permette di leggere i punti di forza relativi rispetto all'Italia (linea arancione) e rispetto all'UE (linea blu).

Lazio Regional Innovation Scoreboard 2019



Fonte: Commissione Europea 2019

1.2.3 Livello di competitività del sistema produttivo regionale

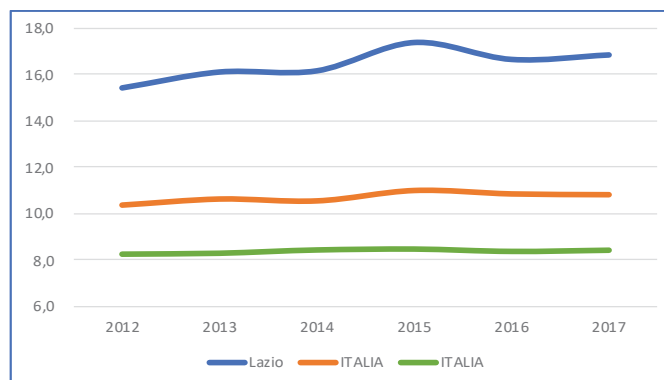
Nel periodo tra il 2012 ed il 2017, il numero di addetti nei settori ad alta intensità di conoscenza è passato da 393.330 unità a 406.891 unità, facendo segnare un incremento del 3,4%. Nello stesso

¹² Il *Regional Innovation Scoreboard*, predisposto dalla Commissione europea, valuta in modo comparativo la *performance* dell'innovazione delle regioni europee su un numero limitato di indicatori. Il RIS 2019 copre 238 regioni in 23 paesi dell'UE.

periodo, il numero di addetti è cresciuto del 6,2% nelle regioni del Centro Italia e del 8,4% nel resto del Paese (Tavole 20-30).

Nel periodo in esame, l'incidenza degli addetti nei settori ad alta intensità di conoscenza, fa registrare una crescita più pronunciata che nel resto delle regioni italiane, valore determinato più dell'andamento contenuto del valore aggiunto che dall'acquisizione di nuovi addetti.

Incidenza sul valore aggiunto degli addetti nei settori ad alta intensità di conoscenza (%)

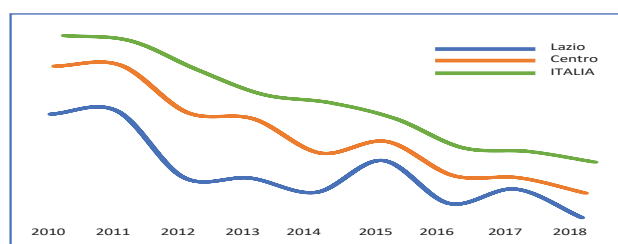


Fonte: elaborazione su dati ISTAT

Tra il 2010 ed il 2018, il consumo di energia nel comparto industriale della regione Lazio risulta in discesa e, pur con un andamento irregolare nel corso degli anni, mostra un progressivo recupero con riflessi significativi sulla competitività dell'industria regionale.

Nel 2010, il consumo di energia dell'industria si attestava a 4.829,7 GWh, pari al 19,5% del valore aggiunto prodotto. Nel 2018, il consumo si riduce del 19,7% toccando 4.036,4 GWh, che rappresenta il 16,0% del valore aggiunto. L'andamento registrato per il Lazio nel periodo osservato risulta costantemente al di sotto di quello delle regioni del Centro Italia e del Paese, determinando così per le imprese un vantaggio competitivo consistente.

Consumi energetici dell'industria per valore aggiunto

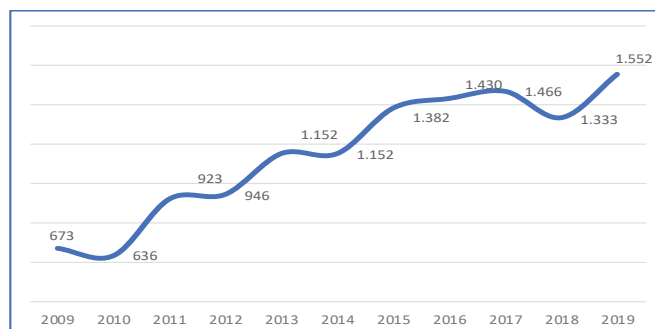


Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Il recupero di competitività delle imprese del Lazio, sia in termini assoluti che in confronto al Paese, è confermato anche dall'analisi dei consumi con le unità di lavoro. Nel 2012, il consumo finale lordo di energia per unità di lavoro per le imprese del Lazio si attestava al 4,6%; nel 2016, era sceso fino al 4,1%. Negli stessi anni, i valori per le regioni del Centro Italia sono rispettivamente 5,0% e 4,5%, e per l'Italia 5,3% e 5,1%.

Le imprese del Lazio mostrano particolare attenzione al fattore competitivo legato alla gestione ambientale di siti produttivi, facendo registrare andamenti particolarmente positivi. Nel 2009, le imprese certificate con lo standard ISO 14001 erano 673, Nel 2019 il numero di imprese è cresciuto fino a 1.552, facendo registrare un incremento pari al 130,6%. Nello stesso periodo le imprese certificate con il medesimo standard crescevano dell'84,2% nel Centro Italia e del 59,6% nel Paese.

Siti di organizzazioni con certificazione ISO 14001



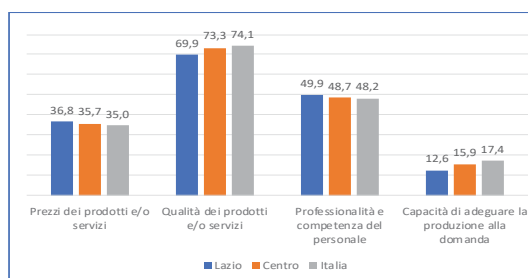
Fonte: ISTAT

Per il 69,9% delle imprese del Lazio¹³, il punto di forza della capacità competitiva riguarda la qualità dei prodotti e dei servizi, il 49,9% ritiene che il punto di forza sia la professionalità, mentre per il 36,8% il punto di forza è rappresentato dal prezzo di prodotti e servizi. In Italia, i valori registrati sono rispettivamente il 74,1% per la qualità il 48,2% per la professionalità ed il 35% per il prezzo.

Per il 12,6% delle imprese, il fattore principale di competitività è rappresentato dalla capacità di adeguare rapidamente i volumi di produzione al cambiamento della domanda, quota inferiore a quella registrata nelle regioni del Centro Italia, in cui è pari al 15,9%, ed in Italia, in cui è pari al 17,4%.

Per 11,5% delle imprese del Lazio, la localizzazione rappresenta un fattore competitivo rilevante, tale quota è superiore a quella delle regioni del Centro Italia, cui è pari al 10,8% e a quella dell'intero Paese, in cui è pari al 10,2%. Introdurre prodotti o servizi nuovi o migliorati è un fattore di competitività per il 10,2% delle imprese del Lazio, quota inferiore a quella delle regioni del Centro Italia, pari all'11,5% e a quella dell'Italia, pari al 12,6%.

Punti di forza della capacità competitiva. Anno 2018

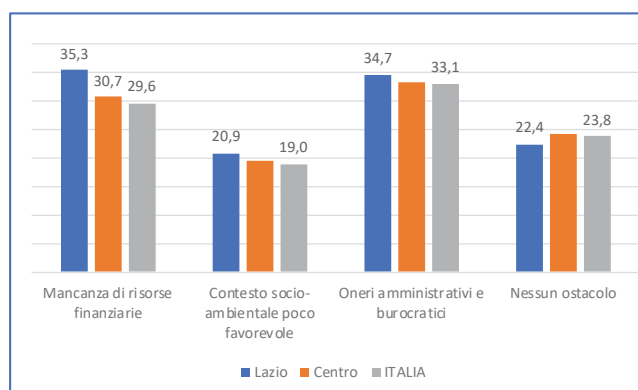


Fonte: ISTAT – Censimento permanente delle imprese, Innovazione e piattaforme digitali

¹³ Il Censimento permanente delle imprese ha interessato complessivamente un campione di circa 280mila unità produttive con almeno 3 addetti, rappresentative di un universo di oltre un milione di imprese che occupa 12,7 milioni di addetti e produce l'84,4 per cento del totale del valore aggiunto nazionale. Per informazioni dettagliate sui risultati del censimento si rimanda a ISTAT (2020).

Per il 35,3% delle imprese del Lazio, il principale ostacolo alla capacità competitiva dell'impresa è rappresentato dalla mancanza di risorse finanziarie, tale quota è superiore al dato fatto registrare dalle regioni del centro Italia, in cui il valore è pari al 30,7%, e al dato italiano, pari al 29,6%. Per il 34,7% delle imprese, un ostacolo alla competitività è rappresentato dagli oneri amministrativi e burocratici da affrontare, dato in linea con quelli registrati nelle altre regioni italiane. Per il 20,9% delle imprese è il contesto socio-ambientale poco favorevole a compromettere la capacità competitiva. Per il 22,4% delle imprese, infine, non vi sono ostacoli alla competitività.

Ostacoli alla capacità competitiva dell'impresa. Anno 2018



Fonte: ISTAT – Censimento permanente delle imprese, Innovazione e piattaforme digitali

Per la regione Lazio, il *Regional Competitive Index* 2019¹⁴ (di seguito anche solo RCI) si discosta di -0,18 rispetto alla media del campione di regioni considerate per il confronto¹⁵; per l'Italia questo scostamento è pari a -0,52. Il punteggio conseguito nell'intervallo 0-100 è pari a 53,09 che la colloca in 163° posizione su 268 regioni europee considerate.

Relativamente al prodotto interno lordo, il punteggio assegnato è 110 (100 è la media europea) che colloca la Regione Lazio alla 68a posizione. Relativamente al grado di sviluppo il punteggio assegnato è pari a cinque, che rappresenta il punteggio massimo assegnabile. Per ciò che concerne la dimensione di base del RCI, si registra nel complesso uno scostamento significativo dalla media dei paesi dell'Unione Europea pari a -0,30, contro uno scostamento nazionale medio pari a 0,45. Più nel dettaglio gli indicatori relativi alla qualità delle istituzioni fanno registrare una distanza dalla media pari a -1,44; anche l'indice che misura la stabilità macroeconomica è inferiore alla media (-0,57), così come l'istruzione di base (-0,39).

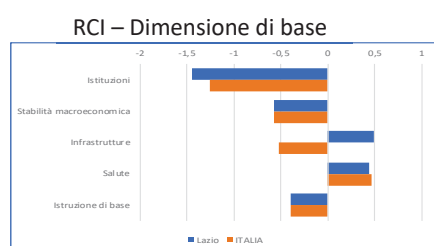
Con riguardo alla dimensione dell'efficienza, si registra uno scostamento dalla media europea di 0,22, contro uno scostamento nazionale pari a 0,60. In particolare, l'alta formazione e la formazione

¹⁴ Il *Regional Competitive Index* (RCI) è un indicatore composito che misura le prestazioni in materia di competitività di 268 regioni europee osservando l'andamento di 74 indicatori associati in 11 dimensioni della competitività, che misurano aspetti rilevanti per la produttività e lo sviluppo. Il RCI misura la capacità delle regioni di offrire opportunità economiche e sociali alle imprese ed ai cittadini che lavorano e vivono un contesto attrattivo e di qualità. Le undici dimensioni che costituiscono il RCI¹⁴ sono: istituzioni, stabilità macroeconomica, infrastrutture, salute, istruzione di base, alta formazione e formazione continua, efficienza del mercato del lavoro, dimensioni del mercato, disponibilità tecnologica, qualità degli affari, innovazione.

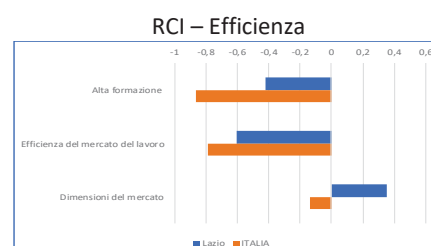
¹⁵ *Weser-Ems; Veneto; Sostinés regiones; Eastern Scotland; Övre Norrland; Cataluña; Surrey, East and West Sussex; Gloucestershire, Wiltshire and Bristol/Bath area; Oost-Vlaanderen; Arnsberg; Limburg; Kärnten; Saarland; Comunidad Foral de Navarra and Gelderland.*

continua fanno registrare uno scostamento dalla media europea pari a -0,42 (per l'Italia lo scostamento è pari a -0,86), l'efficienza del mercato del lavoro registra scostamento pari a -0,60 (per l'Italia tale valore è -0,79), mentre la dimensione del mercato è in territorio positivo con +0,35 (per l'Italia tale valore è -0,14).

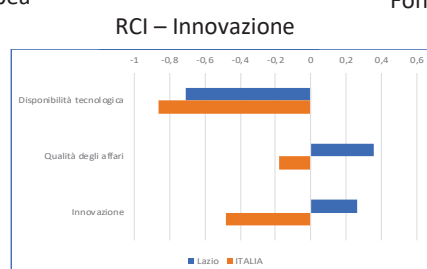
Per ciò che concerne la dimensione dell'innovazione, lo scostamento dalla media europea risulta pari a -0,03, contro uno scostamento nazionale pari a -0,51. In particolare, la disponibilità tecnologica risulta scostata dalla media europea per un valore pari a -0,71 (per l'Italia tale valore è -0,86). Diverso è il caso della qualità degli affari, il cui scostamento è positivo rispetto la media europea +0,36 (per l'Italia tale valore è -0,18), e dell'innovazione che registra un valore pari a +0,26 (per l'Italia tale valore è -0,48).



Fonte: Commissione Europea



Fonte: Commissione Europea

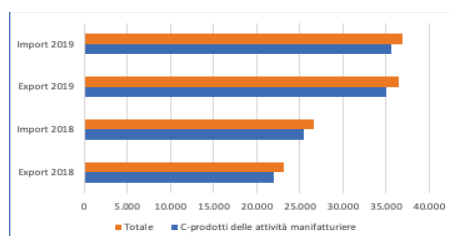


Fonte: Commissione europea

1.2.4 Commercio estero

Nel 2019, il totale del valore delle importazioni del Lazio è stato di 36,8 miliardi di euro, a fronte di 26,6 miliardi di euro di esportazioni¹⁶. Si è assistito alla crescita costante del divario importazioni - esportazioni tra il 2014 (+8,3 miliardi) fino al 2018 (+13,3 miliardi) e ad una frenata nel 2019, con un valore stimato, al momento, di circa 10,2 miliardi di euro.

Import-Export (euro) per categoria ATECO - Anni 2018-2019



Fonte: Regione Lazio, Lazio in numeri 2020

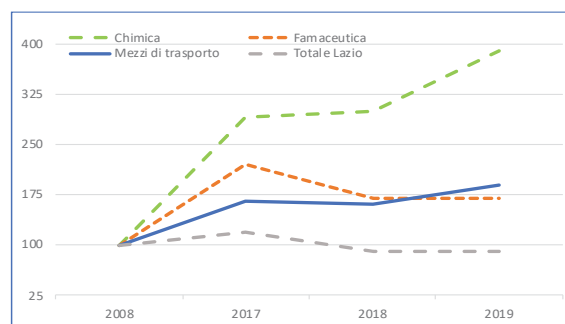
¹⁶ Regione Lazione, Lazio in numeri 2020

Dall'analisi delle importazioni ed esportazioni emerge che il 95,4% dell'*export* e il 96,7% dell'*import* riguarda il settore ATECO delle attività manifatturiere.

Oltre ai prodotti del settore manifatturiero, nel Lazio si importano anche i prodotti del settore agricoltura-silvicoltura-pesca, pari all'1,8% del totale, i prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere pari allo 0,7% del totale e i prodotti delle attività dei servizi di informazione e comunicazione, pari allo 0,2% del totale. Oltre i prodotti manifatturieri, si esportano anche i prodotti del settore agricoltura, silvicoltura-pesca, pari all'1,2% del totale, e i prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento, pari allo 0,8% del totale.

Rispetto al totale, le esportazioni del settore attività manifatturiere riguardano per il 38,2% articoli farmaceutici, per il 6,3% autoveicoli e per il 5,9% *computer* e apparecchi elettronici. Tra il 2018 ed il 2019 si è registrata una contrazione delle esportazioni significativa per gli autoveicoli del -31,3% e dei mobili, con il -11,2%.

Dinamica delle esportazioni (indici: 2008=100)



Fonte: Banca d'Italia

1.3 Sviluppo sostenibile e *Blue Economy* della Regione Lazio

1.3.1 Strategia regionale per lo Sviluppo Sostenibile e Zona Logistica Semplificata

La Strategia regionale per lo Sviluppo Sostenibile pubblicata dalla Regione Lazio nel marzo 2021 propone una visione integrata della sostenibilità, includendo nel modello di sviluppo regionale insieme alla dimensione ambientale anche le dimensioni economica e sociale. La Strategia costituisce un importante riferimento per le trasformazioni del territorio ed è oggetto di integrazione con tutta la pianificazione/programmazione nazionale, regionale e con le correlate fasi attuative, nonché con la programmazione europea e le sfide lanciate dall'Agenda 2030. La Strategia, infatti, mira a rafforzare ulteriormente l'approccio unitario nelle politiche di sviluppo regionale che già nella Programmazione precedente 2014-2020, aveva fatto proprie le indicazioni della Strategia Europa 2020, declinandole sulle specificità economiche, sociali e territoriali regionali, sviluppando un programma mirato a promuovere l'occupazione, l'innovazione, l'istruzione, la riduzione della povertà, la sostenibilità ambientale. In vista della programmazione della Politica di coesione 2021-2027, tale approccio si irrobustisce ulteriormente, considerando le sfide dell'Agenda 2030, ma anche quelle del *Green deal* europeo e dei principali documenti di orientamento e indirizzo comunitario e nazionale, concepiti anche come conseguenza e risposta alla pandemia che ha colpito l'intero pianeta.

La Regione ha quindi individuato sette macro-temi di interesse prioritario che coinvolgono tutte le componenti dello sviluppo sostenibile (ambientale, economico e sociale): adattamento ai cambiamenti climatici e risorse idriche; economia circolare; economia del mare; mobilità sostenibile; città intelligenti; accesso allo studio; povertà.

I temi della Strategia del Lazio che incrociano le potenzialità della ZLS riguardano primo fra tutti l'economia del mare, l'economia circolare e la mobilità sostenibile. Sia la dimensione economica sia la dimensione ambientale sono state approfondite all'interno della Strategia in questi contesti, restituendo al tema della ZLS una centralità molto sostenuta nella politica economica regionale, in quanto portatrice di logiche di sistema in numerosi ambiti settoriali (cantieristica, logistica, ecc.), infrastrutturali (energia, connettività e trasporti), ambientali (tutela e salvaguardia della risorsa territoriale) che necessitano di una visione unitaria e coordinata.

La Strategia prevede inoltre importanti proposte di *policy* relativamente alla semplificazione, sostenendo una visione di insieme tra gli interventi dei diversi interlocutori istituzionali responsabili dello sviluppo del territorio, verso l'implementazione di modelli di gestione sostenibile, circolare e condivisa.

Di seguito, è sviluppata un'analisi di correlazione tra gli interventi che alla luce del Piano di Sviluppo Strategico saranno realizzati nell'ambito della ZLS e gli obiettivi ed i *target* dell'Agenda 2030 che costituisce lo scenario di riferimento per la Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile.

Possibili ambiti di intervento promossi tramite la ZLS sono elencati in modo aggregato secondo finalità e settori.

- Crescita economica:
 - consolidare le *supply chain* ed espandere i mercati di sbocco esteri;
 - promuovere l'integrazione delle catene del valore a livello regionale e interregionale ("filiera corta");
 - promuovere forme di economia circolare ed eco-innovazione nei cicli di produzione e consumo;
 - incoraggiare cultura imprenditoriale e creare nuove imprese.
- Competitività:
 - sostenere la ricerca, l'innovazione e il trasferimento tecnologico;
 - attivare misure di incentivazione e sostegno alle imprese;
 - semplificare le procedure amministrative per lo snellimento burocratico;
 - migliorare l'accesso ai mercati.
- Attrazione e insediamento:
 - creare le condizioni per l'attrazione di nuovi investimenti;
 - definire specifici programmi per attirare investimenti, specie di grandi gruppi;
 - sostenere la nascita e l'insediamento di *start-up* e nuove imprese.
- Logistica:
 - integrare i sistemi logistici e produttivi dei nodi portuali e delle piattaforme e degli snodi logistici regionali;
 - sviluppare il retroporto per la movimentazione e la lavorazione di merci;
 - costituire un polo intermodale gomma - ferro - mare -aereo.
- Infrastrutture:

- rafforzare il sistema infrastrutturale per le connessioni infra ed interregionale;
- realizzare opere infrastrutturali di collegamento tra porti e piattaforme logistiche;
- consolidare le reti transnazionali TEN-T e i corridoi tirreno-adriatici.
- **Innovazione digitale:**
 - attivare sistemi digitali di dialogo tra i sistemi portuale e intermodale (*Port Community System*);
 - digitalizzare la gestione delle merci dallo sbarco della nave fino all'arrivo al punto di destinazione;
 - adottare tecnologie digitali per i controlli di sicurezza portuale.
- **Occupazione e innovazione sociale:**
 - incrementare il livello di occupazione dei *cluster* della S3 con particolare riguardo a quello portuale e logistico laziale;
 - assorbire la mano d'opera in uscita da settori in crisi;
 - collaborare con gruppi specifici, come giovani donne e anziani;
 - contribuire alla ripresa dell'economia per il post Covid-19.

Gli obiettivi ed i *target* dell'Agenda 2030 che mostrano una correlazione di natura diretta o indiretta con gli ambiti di interventi proposti nel Piano di Sviluppo Strategico sono riportati di seguito:

- **Goal 6_** Garantire a tutti la disponibilità e la gestione sostenibile dell'acqua e delle strutture igienico sanitarie:
 - 6.3_ Entro il 2030, migliorare la qualità dell'acqua riducendo l'inquinamento, eliminando le pratiche di scarico non controllato e riducendo al minimo il rilascio di sostanze chimiche e materiali pericolosi, dimezzare la percentuale di acque reflue non trattate e aumentare sostanzialmente il riciclaggio e il riutilizzo sicuro a livello globale;
 - 6.4_ Entro il 2030, aumentare sostanzialmente l'efficienza idrica da utilizzare in tutti i settori e assicurare prelievi e fornitura di acqua dolce per affrontare la scarsità d'acqua e ridurre in modo sostanziale il numero delle persone che soffrono di scarsità d'acqua.
- **Goal 7_** Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni:
 - 7.2_ Entro il 2030, aumentare notevolmente la quota di energie rinnovabili nel mix energetico globale;
 - 7.3_ Entro il 2030, raddoppiare il tasso globale di miglioramento dell'efficienza energetica.
- **Goal 8_** Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti:
 - 8.2_ Raggiungere livelli più elevati di produttività economica attraverso la diversificazione, l'aggiornamento tecnologico e l'innovazione, con un *focus* su settori ad alto valore aggiunto e settori ad alta intensità di manodopera;
 - 8.3_ Promuovere politiche orientate allo sviluppo che supportino le attività produttive, la creazione di lavoro dignitoso, l'imprenditorialità, la creatività e l'innovazione, e favorire la formalizzazione e la crescita delle micro, piccole e medie imprese, anche attraverso l'accesso ai servizi finanziari;
 - 8.4_ Migliorare progressivamente, fino al 2030, l'efficienza delle risorse globali nel consumo e nella produzione nel tentativo di scindere la crescita economica dal degrado ambientale, in conformità con il quadro decennale di programmi sul consumo e la produzione sostenibili, con i paesi sviluppati che prendono l'iniziativa;

- 8.5_ Entro il 2030, raggiungere la piena e produttiva occupazione e un lavoro dignitoso per tutte le donne e gli uomini, anche per i giovani e le persone con disabilità, e la parità di retribuzione per lavoro di pari valore.
- *Goal 9_ Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile:*
 - 9.1_ Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti, comprese le infrastrutture regionali e transfrontaliere, per sostenere lo sviluppo economico e il benessere umano, con particolare attenzione alla possibilità di accesso equo per tutti;
 - 9.2_ Promuovere l'industrializzazione inclusiva e sostenibile e, entro il 2030, aumentare in modo significativo la quota del settore di occupazione e il prodotto interno lordo, in linea con la situazione nazionale, e raddoppiare la sua quota nei paesi meno sviluppati;
 - 9.4_ Entro il 2030, aggiornare le infrastrutture e ammodernare le industrie per renderle sostenibili, con maggiore efficienza delle risorse da utilizzare e una maggiore adozione di tecnologie pulite e rispettose dell'ambiente e dei processi industriali, in modo che tutti i paesi intraprendano azioni in accordo con le loro rispettive capacità;
 - 9.5_ Potenziare la ricerca scientifica, promuovere le capacità tecnologiche dei settori industriali in tutti i paesi, in particolare nei paesi in via di sviluppo, anche incoraggiando, entro il 2030, l'innovazione e aumentando in modo sostanziale il numero dei lavoratori dei settori ricerca e sviluppo ogni milione di persone e la spesa pubblica e privata per ricerca e sviluppo.
- *Goal 12_ Garantire modelli sostenibili di produzione e consumo:*
 - 12.2_ Entro il 2030, raggiungere la gestione sostenibile e l'uso efficiente delle risorse naturali;
 - 12.4_ Entro il 2020, ottenere la gestione ecocompatibile di sostanze chimiche e di tutti i rifiuti in tutto il loro ciclo di vita, in accordo con i quadri internazionali concordati, e ridurre significativamente il loro rilascio in aria, acqua e suolo, al fine di minimizzare i loro effetti negativi sulla salute umana e l'ambiente;
 - 12.5_ Entro il 2030, ridurre in modo sostanziale la produzione di rifiuti attraverso la prevenzione, la riduzione, il riciclaggio e il riutilizzo;
 - 12.6_ Incoraggiare le imprese, soprattutto le aziende di grandi dimensioni e transnazionali, a adottare pratiche sostenibili e integrare le informazioni sulla sostenibilità nelle loro relazioni periodiche.
- *Goal 13_ Adottare misure urgenti per combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze:*
 - 13.2 Integrare nelle politiche, nelle strategie e nei piani nazionali le misure di contrasto ai cambiamenti climatici.
- *Goal 14_ Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile:*
 - 14.1 Entro il 2025, prevenire e ridurre in modo significativo l'inquinamento marino di tutti i tipi, in particolare quello proveniente dalle attività terrestri, compresi i rifiuti marini e l'inquinamento delle acque da parte dei nutrienti.

Di seguito, si rappresenta una tavola che evidenzia le correlazioni che intercorrono tra interventi previsti nel PSS e gli obiettivi e *target* di Agenda 2030. La correlazione è definita diretta quando la dipendenza tra intervento, obiettivi e *target* risulta diretta (non intermediata) ed il nesso di causalità che li lega risulta chiaramente rilevabile; la correlazione diretta può avere diverse scale di intensità,

nel caso in esame, può essere rilevante o limitata. La correlazione è definita indiretta quando la dipendenza tra intervento, obiettivi e *target* risulta indiretta (intermediata) ed il nesso di causalità può essere ragionevolmente dedotto e ma non chiaramente rilevabile.

Tavola di corrispondenza interventi ZLS – obiettivi e *target* Agenda 2030

Obiettivi e Target Agenda 2030		6.3	6.4	7.2	7.3	8.2	8.3	8.4	8.5	9.1	9.2	9.4	9.5	12.2	12.4	12.5	12.6	13.2	14.1
Interventi ZLS																			
Crescita economica																			
• consolidare le supply chain ed espandere i mercati di sbocco esteri						D	D	D											
• promuovere l'integrazione delle catene del valore						D	D	D											
• promuovere forme di economia circolare ed ecinnovazione		D	D	D	D	D	D	D		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
• incoraggiare cultura imprenditoriale e creare nuove imprese						D	D	D						D	D	D	D	D	D
Competitività																			
• sostenere la ricerca, l'innovazione e il trasferimento tecnologico						D	D	D						D	D	D	D	D	D
• attivare misure di incentivazione e sostegno alle imprese						D	D	D		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
• semplificare le procedure amministrative per lo snellimento burocratico						D	D	D		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
• migliorare l'accesso ai mercati																			
Attrazione e insediamento																			
• creare le condizioni per l'attrazione di nuovi investimenti						D	D	D		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
• definire specifici programmi per attirare investimenti						D	D	D						D	D	D	D	D	D
• sostenere la nascita e l'insediamento di start-up e nuove imprese						D	D	D		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
Logistica																			
• integrare i sistemi logistici e produttivi dei nodi portuali e delle piattaforme						D	D	D		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
• sviluppare il retroporto per la movimentazione e lavorazione di merci						D	D	D		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
• costituire un polo intermodale gomma - ferro - mare - aereo						D	D	D		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
Infrastrutture																			
• rafforzare la rete infrastrutturale per le connessioni intra e interregionali						D	D	D		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
• realizzare opere infrastrutturali di collegamento tra porti e piattaforme						D	D	D		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
• consolidare le reti transnazionali TEN-T e i corridoi tirreno-adriatici						D	D	D		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
Innovazione digitale																			
• attivare sistemi digitali di dialogo tra i sistemi portuali e intermodale										D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
• digitalizzare la gestione delle merci dallo sbarco al punto di destinazione						D	D	D		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
• adottare tecnologie digitali per i controlli di sicurezza portuale						D	D	D		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
Occupazione e Innovazione Sociale																			
• incrementare il livello di occupazione del cluster portuale e logistico										D	D	D	D						
• assorbire la mano d'opera in uscita da settori in crisi										D	D	D	D						
• collaborare con gruppi specifici, come giovani donne e anziani														D	D	D	D	D	D
• contribuire alla ripresa dell'economia per il post COVID-19										D	D	D	D	D	D	D	D	D	D

Legenda: Correlazione diretta rilevante D Correlazione indiretta I
Correlazione diretta limitata d

1.3.2 Strategia per la *Blue Economy* e Zona Logistica Semplificata

La Regione intende puntare sul Mare come grande vettore di innovazione e di sviluppo economico-territoriale e sul sistema portuale laziale come elemento attrattore di investimenti e fonte di opportunità di crescita¹⁷. Il prossimo ciclo di programmazione 2021-2027 e l'inclusione nella S3 regionale di una specifica Area di Specializzazione "Economia del Mare" rappresentano opportunità da cogliere collegando gli interventi della *Blue Economy* con quelli della ZLS.

Il rilancio della *Blue Economy* nel Lazio è finalizzato a promuovere lo sviluppo economico regionale e la quantità e qualità dei livelli occupazionali, lungo percorsi di crescita che garantiscano adeguati livelli di innovazione e di sostenibilità ambientale, nonché di mantenere per il medio-lungo periodo il proprio potenziale di supporto alle dinamiche di sviluppo regionali.

Al riguardo, la Regione Lazio intende: (i) migliorare la dotazione infrastrutturale e funzionale per acquisire un ruolo logistico-infrastrutturale centrale all'interno dei flussi di trasporto di merci e

¹⁷ Relazione "Blue Economy e Sviluppo Economico – Sostenibilità, innovazione, economia del mare: un percorso di rilancio per il porto di Civitavecchia ed il sistema portuale del Lazio", DGR n. DEC/59 del 3 novembre 2020.

passaggeri al livello locale, nazionale ed internazionale; (ii) ricostituire un'identità "marittima" della regione adeguata al suo sviluppo costiero, in grado di fare sinergia tra aree costiere ed aree interne, connettendo efficacemente il territorio interessato e creando tutte quelle sinergie istituzionali, imprenditoriali e di servizio utili a tale fine; (iii) offrire supporto concreto al consolidamento di tutti i comparti coinvolti nell'economia sostenibile del mare, costituendo sede territoriale funzionale, efficiente e privilegiata per la crescita dell'imprenditorialità del settore marittimo.

In base alle intenzioni ed in linea con la visione individuata, la Regione Lazio nell'ambito della *Blue Economy* persegue i seguenti obiettivi:

- programmare, progettare e realizzare il sistema infrastrutturale necessario ad incrementare in modo adeguato il livello di interconnessione infra ed interregionale;
- valorizzare il potenziale logistico della regione, sia nella componente infrastrutturale sia in quella imprenditoriale e di servizi, nonché nella componente di insediamento urbanistico ed immobiliare;
- sviluppare la *Blue Economy* nel Lazio, favorendo il consolidamento e la crescita sinergica di tutti i settori che compongono tale aggregato e valorizzando il ruolo del sistema portuale regionale all'intero di tale contesto;
- potenziare lo sviluppo economico ed occupazionale nella regione;
- rilanciare gli investimenti sul territorio ed incrementare i livelli di innovazione tecnologica, di prodotto e di processo.

Le iniziative e le azioni che sul tema la Regione Lazio intende attivare per l'attuazione del programma di rilancio della *Blue Economy*, attraversano la ZLS e riguardano: (i) interventi derivanti dal ciclo 2021-2027 della Politica di Coesione (Fondi comunitari, FSC, Iniziativa europea *Next Generation Europe* – NGEU); (ii) incentivi coordinati alle imprese; (iii) semplificazione amministrativa; (iv) sostegno all'innovazione e al trasferimento tecnologico; (v) sostegno alla formazione ed alla ricerca; (vi) rafforzamento infrastrutturale dei nodi portuali, intermodali e logistici; (vii) consolidamento delle reti transnazionali TEN-T e dei corridoi tirreno-adriatici.

I settori sui quali basare il rilancio della *Blue Economy* del Lazio¹⁸ che incrociano le potenzialità della ZLS riguardano primi fra tutti il trasporto marittimo. Molti sono i settori produttivi regionali dipendenti dal trasporto marittimo.

Con riferimento al porto di Civitavecchia si ricordano:

- settore *automotive* sia in direzione esterna, dallo stabilimento di Cassino, sia in entrata, per alimentare il mercato laziale, ed in particolare quello romano;
- prodotti chimici di base e secondari, con particolare riferimento ai prodotti da pulizia e di profumeria, in condivisione con il porto di Gaeta;
- prodotti agroalimentari, con particolare riferimento a granaglie e farinacei in rinfuse, prodotti vitivinicoli, ma anche prodotti alimentari freschi a servizio del mercato urbano di Roma, attraverso una idonea catena del freddo e prodotti ittici (Gaeta);
- componentistica per Tlc ed aerospaziale, in condivisione con il porto di Gaeta;
- prodotti siderurgici, sia materie prime (*pellet* ferrosi, *coke*) sia prodotti finiti, da/per lo stabilimento di Terni;
- prodotti in ceramica per l'esportazione;

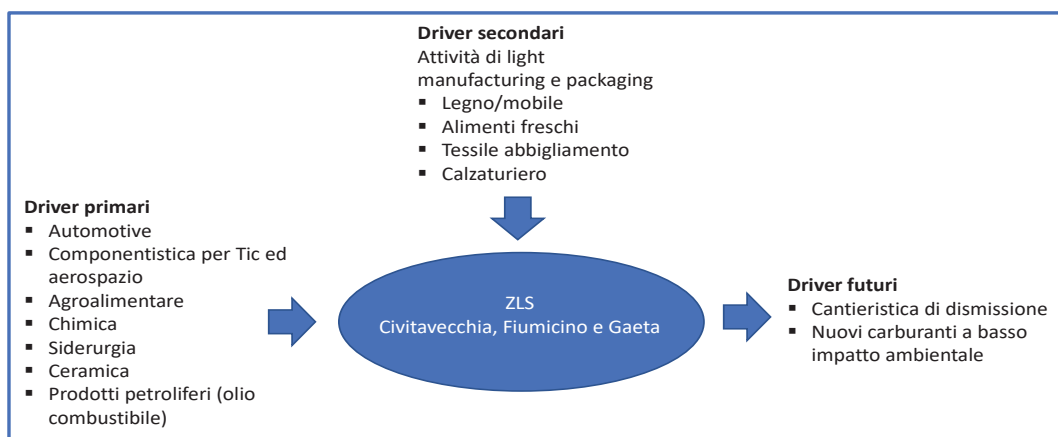
¹⁸ Studio "La Zona Logistica Semplificata del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale - Documento propedeutico alla definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale", DGR n. DEC/59 del 3 novembre 2020.

- prodotti petroliferi, in particolare olio combustibile (in questo caso, soprattutto Fiumicino e Gaeta);
- legno/mobile;
- tessile/abbigliamento e calzaturiero.

Con riferimento ai porti di Gaeta e Fiumicino, si ricordano:

- prodotti petroliferi, in particolare olio combustibile;
- materiali da costruzione;
- componentistica per i sistemi propulsivi di vettori spaziali (parte del driver relativo alla componentistica aerospaziale già identificata per Civitavecchia);
- prodotti chimici e farmaceutici (come per Civitavecchia).

Blue Economy – i driver per lo sviluppo del Trasporto marittimo



Fonte: Elementi di base per la definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale

Ulteriori settori produttivi della *Blue Economy* che intrecciano legami profondi con la ZLS e che ne caratterizzano la perimetrazione e la selezione delle priorità di investimento sono:

- acquacoltura e pesca e lavorazione dei prodotti ittici;
- cantieristica navale, specie di demolizione e riciclo;
- sviluppo di carburanti a basso impatto ambientale per le navi di nuova generazione ed il relativo *bunkeraggio*;
- energie rinnovabili marine;
- biotecnologie marine;
- turismo di crociera ed i relativi indotti.

1.4 I Comuni e le piattaforme della Zona Logistica Semplificata

1.4.1 I Comuni della zona logistica semplificata

Ai fini dell'istituzione della Zona Logistica Semplificata nella Regione Lazio, sono stati identificati i seguenti comuni che potrebbero costituire una prima ipotesi di base territoriale¹⁹:

Allumiere	Fiano Romano	Orte
Anagni	Fiumicino	Pomezia
Aprilia	Fondi	Pontina
Cassino	Formello	Rieti
Ceprano	Formia	Roma
Cisterna di Latina	Frosinone	Santa Marinella
Civita Castellana	Gaeta	Tarquinia
Civitavecchia	Guidonia Montecelio	Tolfa
Colleferro	Latina	Viterbo
Ferentino	Monterotondo	

Nel 2021, nei comuni interessati dalla ZLS, sono state censite 15.339 imprese. Il dettaglio insediativo per comune e per sistema locale è illustrato di seguito.

Imprese nei comuni interessati dalla ZLS per sistema locale

Sistema locale	Comune	Imprese
Civitavecchia	Allumiere	0
	Civitavecchia	300
	Santa Marinella	0
	Tolfa	15
Frosinone	Anagni	166
	Ceprano	22
	Colleferro	99
	Ferentino	36
	Frosinone	228
Pomezia	Aprilia	555
	Pomezia	1.854

¹⁹ "La Zona Logistica Semplificata del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale - Elementi di base per la definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale", Gruppo Regionale di Esperti, Giugno 2020, DGR n. DEC/59 del 3 novembre 2020.

Cassino	Cassino	88
Latina	Cisterna di Latina	189
	Latina	679
Civita Castellana	Civita Castellana	124
Roma	Fiano Romano	139
	Fiumicino	80
	Formello	427
	Guidonia Montecelio	376
	Monterotondo	372
	Roma	7.719
Fondi	Fondi	404
Formia	Formia	92
Gaeta	Gaeta	86
Viterbo	Orte	16
	Viterbo	679
Sabaudia	Pontinia	73
Rieti	Rieti	401
Tarquinia	Tarquinia	120

Le imprese insediate appartengono per circa il 35% al settore del commercio. Il 13% appartiene al settore quello manifatturiero e il 9% al settore delle costruzioni.

Settore	Numero
A. Agricoltura, silvicoltura e pesca	333
B. Estrazione di minerali da cave e miniere	10
C. Attività manifatturiere	2.020
D. Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	63
E. Fornitura di acqua; reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	104
F. Costruzioni	1.346
G. Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli	5.309
H. Trasporto e magazzinaggio	885
I. Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	635
J. Servizi di informazione e comunicazione	571
K. Attività finanziarie e assicurative	212
L. Attività immobiliari	796
M. Attività professionali, scientifiche e tecniche	618
N. Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	759
O. Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria	1
P. Istruzione	67
Q. Sanità e assistenza sociale	75

R. Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	206
S. Altre attività di servizi	284
N.C.	1.045

Nel 2018, le unità locali ricomprese in questi trenta comuni sono 352.447, pari al 75,3% delle unità locali distribuite nella regione. Il 58,5%, pari a 275.815 unità, sono localizzate nel Comune di Roma. Il numero di addetti per la totalità dei comuni considerati è pari a 1.302.534, con una media di 3,7 addetti per unità locale (Tavole 31-40).

Il valore aggiunto prodotto dall'insieme dei trenta comuni osservati ammonta, nel 2018, a 73,2 miliardi di euro, pari all'88,5% del totale regionale. Oltre Roma, che produce valore aggiunto per 58,4 miliardi di euro (pari a 70,1% del totale), tra i comuni osservati, quelli che fanno registrare i valori maggiori sono Fiumicino, con 2,5 miliardi di euro (3,0% del totale), Pomezia, con 2 miliardi di euro (2,4%), Latina, con 1,7 miliardi di euro (2,1%), Frosinone e Aprilia appaiati, con 1,1 miliardi di euro per ciascuno (1,4%). Il comune che produce il più basso valore aggiunto è Allumiere, con 5,4 milioni di euro, subito preceduto da Tolfa con 28,1 milioni di euro e da Santa Marinella con 68,8 milioni di euro.

Il comune che fa registrare il valore aggiunto per addetto più elevato è Fiumicino, con 66.231 euro, seguito da Anagni, con 61.429 euro, Fiano Romano, con 60.441 euro, Formello, con 59.975. Il comune che fa registrare il valore aggiunto per addetto più basso è Allumiere, con 16.646 euro, preceduto da Fondi, con 28.850 euro, e da Formia, con 30.569 euro.

Nel 2018, il fatturato complessivo per l'insieme dei comuni in questione ammonta a 373,3 miliardi di euro, pari a 91,4% del totale regionale. Oltre Roma, che produce fatturato per 318,4 miliardi di euro (pari al 77,9% del totale), i comuni con maggiore quota di fatturato sono Fiumicino, con 8,3 miliardi di euro (2,0% del totale), Pomezia, con 6,4 miliardi di euro, (1,6%), Latina, con 5,7 miliardi di euro (1,2%), Aprilia, con 4,2 miliardi di euro (1,0%), e Frosinone, con 4,0 miliardi di euro (1,0%).

I comuni con il più basso livello di fatturato sono Allumiere, con 15,6 milioni di euro, Tolfa, con 589 milioni di euro, Santa Marinella, con 184,7 milioni di euro e Orte, con 200,8 milioni di euro.

1.4.2 I Comuni interessati dalla ZLS nei sistemi locali

I trenta comuni che potrebbero costituire una prima ipotesi di base territoriale sono parte di sistemi locali del lavoro²⁰, porzioni di territorio perimetrate in base al sistema di relazioni economiche e fisiche che connotano quell'area e il suo sistema produttivo.

L'analisi proposta consente di verificare i principali indicatori economici che caratterizzano i sistemi locali e verificare, riferite a questo perimetro territoriale, la rete di relazioni dei comuni potenzialmente interessati dalla ZLS, le aree di specializzazione e la densità della distribuzione spaziale delle unità locali.

²⁰ "I sistemi locali del lavoro (SLL) rappresentano una griglia territoriale i cui confini, indipendentemente dall'articolazione amministrativa del territorio, sono definiti utilizzando i flussi degli spostamenti giornalieri casa/lavoro (pendolarismo) rilevati in occasione dei Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni. Poiché ogni sistema locale è il luogo in cui la popolazione risiede e lavora e dove quindi esercita la maggior parte delle relazioni sociali ed economiche, gli spostamenti casa/lavoro sono utilizzati come *proxy* delle relazioni esistenti sul territorio", ISTAT.

Sistema locale di Civitavecchia (Comuni ZLS: Allumiere, Civitavecchia, Santa Marinella, Tolfa)

<i>Numero di comuni del sistema locale</i>	4
<i>Imprese area ZLS</i>	315
<i>Unità locali del s.l.</i>	4.835
<i>Addetti del s.l.</i>	147.70
<i>Valore Aggiunto del s.l.</i>	746,8 milioni di euro
<i>Fatturato del s.l.</i>	2,9 miliardi di euro
<i>V.A. per addetto del s.l.</i>	50.561 euro
<i>V.A. sul fatturato del s.l.</i>	25,8%
<i>Specializzazione del s.l.</i>	Urbano, prevalentemente portuale

I comuni potenzialmente eleggibili alla ZLS sono quattro: Allumiere, Civitavecchia, Santa Marinella e Tolfa. Questi rappresentano la totalità dei comuni del sistema locale di Civitavecchia e ricadono tutti in provincia di Roma.

Nei comuni del sistema locale di Civitavecchia sono insediate 315 imprese interessate dalla ZLS: 300 a Civitavecchia (95%) e 15 a Tolfa (5%).

Sono 27 le imprese che operano nel settore della costruzione di edifici residenziali (9%), sono 13 quelle del settore di fabbricazione di strutture metalliche (4%), di cui 1 a Tolfa, e sono 11 nel settore agricolo con coltivazioni di cereali e legumi e produzione di fiori (3%).

Sono 4 le imprese che operano nel settore delle costruzioni di navi e imbarcazioni, così come sono 4 quelle che producono manufatti in calcestruzzo per l'edilizia, 2 fabbricano autoveicoli, ed altrettante fabbricano articoli metallici, minuteria metallica e apparecchiature per illuminazione, infine 1 impresa produce pitture, vernici e smalti, inchiostri da stampa e adesivi sintetici (mastici).

Nel 2018, in quest'area sono insediate 4.835 unità locali pari all'1,0% delle unità localizzate nel Lazio. Con 3.385 unità locali, pari al 70,0% di quelle dell'intero sistema locale, Civitavecchia è il nodo produttivo con maggiore peso nell'area, in grado di favorire le relazioni intersettoriali utili a rafforzare la diffusione dei benefici della ZLS verso le imprese del territorio (ricadute esterne).

Nell'area di Santa Marinella sono localizzate 1.024 unità locali, pari al 21,2% di quelle dell'intero sistema locale, e segue, Tolfa con 2.059 unità locali, e Allumiere, con 167 unità.

Le unità locali impegnate nel settore industria sono 725: 413 a Civitavecchia, 183 a Santa Marinella, 93 a Tolfa e 67 ad Allumiere. Nel settore dei servizi sono attive 4.110 unità: 2.972 a Civitavecchia, 841 a Santa Marinella, 166 a Tolfa, 131 ad Allumiere.

Gli addetti nelle imprese dei quattro comuni sono 14.770, pari allo 0,9% del totale regionale: 11.580 degli addetti che operano nell'area (8,9% del sistema) sono attivi a Civitavecchia, 2.206 a Santa Marinella, 657 a Tolfa e 327 ad Allumiere.

Nel 2018, il valore aggiunto prodotto dai quattro comuni interessati è pari a 746,8 milioni di euro che rappresenta lo 0,9% del valore aggiunto totale prodotto in regione. Civitavecchia apporta valore aggiunto per 643,4 milioni di euro, pari all'86,5% di quello prodotto nell'area; si collocano poi Santa Marinella, con 69,8 milioni di euro (il 9,3% dell'area), Tolfa con 28,1 milioni di euro e Allumiere con 5,4 milioni di euro.

Il fatturato complessivo dei quattro comuni si attesta a 2,9 miliardi di euro, pari allo 0,4% del totale fatturato in regione: nell'area di Civitavecchia il fatturato ammonta a 2,6 miliardi di euro, pari a 90,1% del fatturato dell'area; segue poi Santa Marinella, con fatturato pari a 184,7 milioni di euro, Tolfa con 58,9 milioni di euro e Allumiere con 15,6 milioni di euro.

Il valore aggiunto per addetto registrato nel sistema locale è pari a 50.561 euro; tale valore è inferiore a quello che si registra in regione, pari invece a 51.862 euro. Civitavecchia fa registrare un valore aggiunto per addetto pari a 55.563 euro, seguita da Tolfa, con 42.834 euro, Santa Marinella, con 31.643 euro, e Allumiere, con 16.646 euro.

Il valore aggiunto per fatturato dell'area è pari al 25,8%, valore superiore a quello che si registra in regione pari al 20,2%. È Tolfa che fa registrare l'incidenza più alta, pari a 47,8%, seguita da Santa Marinella, con incidenza pari al 37,8%, Allumiere, con 34,8%, e Civitavecchia, con il 24,4%.

Il gruppo di specializzazione produttiva del sistema locale è Urbano prevalentemente portuale.

Sistema locale di Frosinone (Comuni ZLS: Anagni, Ceprano, Colleferro, Ferentino, Frosinone)

<i>Numero di comuni del sistema locale</i>	46
<i>Imprese area ZLS</i>	551
<i>Unità locali del s.l.</i>	23.085
<i>Addetti del s.l.</i>	77.443
<i>Valore Aggiunto del s.l.</i>	3,3 miliardi di euro
<i>Fatturato del s.l.</i>	13,1 miliardi di euro
<i>V.A. per addetto del s.l.</i>	43.073 euro
<i>V.A. sul fatturato del s.l.</i>	25,4%
<i>Specializzazione del s.l.</i>	Petrochimica e Farmaceutica

Il sistema locale di Frosinone è costituito da quarantasei comuni, trentasette in provincia di Frosinone e nove in provincia di Roma. I comuni potenzialmente eleggibili alla ZLS sono Anagni, Ceprano, Colleferro, Ferentino, Frosinone.

Nei comuni del sistema locale di Frosinone interessati dalla ZLS sono insediate 551 imprese: 228 nel Comune di Frosinone (41%), 166 in quello di Anagni (30%), 99 Colleferro (18%) e 36 a Ferentino (4,0%). Sono 27 le imprese che operano nel settore del trasporto delle merci su strada (4,1%) localizzate in larga parte a Ferentino, dove vi sono 9 imprese e Frosinone dove vi sono 8 imprese; sono 15 le imprese di costruzione (2,1%), localizzate prevalentemente ad Anagni dove vi sono 8 imprese, e Colleferro dove vi sono 4 imprese; sono 13 le imprese attive nelle riparazioni meccaniche

di autoveicoli (2,4%) e 10 quelle della fabbricazione articoli in materie plastiche e sono infine 8 le imprese che realizzano strutture metalliche (1,5%).

La SOGO S.p.A insediata a Frosinone, progetta, produce e distribuisce articoli tecnici in gomma per il settore automobilistico, industriale e ferroviario (Codice ATECO 22.19.09) con un fatturato, nel 2019, di più di 9 milioni di euro.

Nel 2018, nel sistema locale sono insediate 23.085 unità locali, pari al 4,9% delle unità localizzate nel Lazio; nei cinque comuni interessati sono insediate 10.604 unità locali, pari al 2,3% delle unità localizzate nel Lazio. Nell'area di Frosinone sono insediate con 5.514 unità, pari al 23,9% dell'intero sistema locale, nell'area di Colleferro sono insediate 1.648 unità locali, pari al 7,1% del totale, nell'area di Anagni sono insediate 1.518 unità locali, pari al 6,6% del totale, nell'area di Ferentino sono insediate 1.334 unità locali, pari al 5,8% del totale, e nell'area di Ceprano sono insediate 554 unità locali, pari al 2,4% del totale.

Le unità locali attive nel settore industria sono 1.802: 806 a Frosinone, 351 ad Anagni, 284 a Ferentino, 255 a Colleferro e 106 a Ceprano. Nel settore dei servizi sono attive 8.802 unità: 4.708 a Frosinone, 1.492 a Colleferro, 1.167 ad Anagni, 1.050 a Ferentino e 448 a Ceprano.

Gli addetti nelle imprese dei cinque comuni in esame sono 44.137 che rappresentano il 2,8% del totale regionale: 21.287 addetti (48,2% del sistema) operano nel Comune di Frosinone, 8.650 addetti (19,6% del sistema) operano ad Anagni, 6.430 addetti (pari al 14,6%) operano a Colleferro, 6.113 (13,8% del sistema) operano a Ferentino e 1.657 (3,7% del sistema) operano a Ceprano.

Nel 2018, il valore aggiunto prodotto dai cinque comuni è pari a 2,3 miliardi di euro, che rappresenta il 2,8% del valore aggiunto totale prodotto in regione. Frosinone genera valore aggiunto per 1,1 miliardi di euro, pari al 33,3% di quello prodotto nel sistema, Anagni 531,3 milioni di euro, pari al 16,1% del sistema, Colleferro 315,3, pari al 9,6% del sistema, Ferentino 294,5 milioni di euro, pari al 12,8 % del sistema, e Ceprano 77,9 milioni di euro, pari al 3,4 % del sistema.

Il fatturato complessivo dei cinque comuni si attesta su 9 miliardi di euro, pari al 2,2% del totale fatturato in regione. Nell'area di Frosinone il fatturato ammonta a 4,0 miliardi di euro, pari al 30,5% del fatturato totale del sistema; nell'area di Anagni il fatturato ammonta a 2,6 miliardi di euro, pari al 19,8% del fatturato totale; nell'area di Colleferro il fatturato ammonta a 1,2 miliardi di euro, pari al 9,2% del fatturato totale; nell'area di Ferentino il fatturato ammonta a 924,7 milioni di euro, pari al 10,4 % del fatturato totale; nell'area di Ceprano il fatturato ammonta a 263,5 milioni di euro, pari al 2,9 % del fatturato totale.

Il valore aggiunto per addetto registrato nel sistema locale è pari a 43.073 euro, valore inferiore a quello che si registra in regione, che si attesta 51.862 euro. Anagni genera valore per addetto pari a 61,429 euro, Frosinone per 50.362 euro, Colleferro per 49.038 euro, Ferentino per 48.231 euro e Ceprano per 47.008 euro.

Il valore aggiunto per fatturato generato dal sistema è pari al 25,4%, valore superiore a quello che si registra in regione, pari al 20,2%. Ferentino fa registrare un'incidenza pari al 31,9%, Ceprano pari al 29,6%, Frosinone pari al 26,9%, Colleferro pari al 26,4% e Anagni pari al 20,5%.

Il gruppo di specializzazione produttiva del sistema locale è Petrolchimica e Farmaceutica.

Sistema locale di Pomezia (Comuni ZLS: Aprilia, Pomezia)

<i>Numero di comuni del sistema locale</i>	13
<i>Imprese area ZLS</i>	2.409
<i>Unità locali del s.l.</i>	28.498
<i>Addetti del s.l.</i>	104.631
<i>Valore Aggiunto del s.l.</i>	4,8 miliardi di euro
<i>Fatturato del s.l.</i>	16,3 miliardi di euro
<i>V.A. per addetto del s.l.</i>	45.702 euro
<i>V.A. sul fatturato del s.l.</i>	29,4%
<i>Specializzazione del s.l.</i>	Petrochimica e Farmaceutica

Il sistema locale di Pomezia è costituito da tredici comuni, solo uno di questi è collocato in provincia di Latina, gli altri ricadono in provincia di Roma. I comuni potenzialmente eleggibili alla ZLS sono Aprilia e Pomezia.

Nei comuni del sistema locale di Pomezia interessati alla ZLS sono insediate 2.409 imprese interessate dalla ZLS: 1.854 nel Comune di Pomezia (77%) e 555 in quello di Aprilia (23%). Sono 172 le imprese del settore agricoltura, sono 85 le imprese di costruzione edile (3,5%), sono 53 le imprese del trasporto merci su strada (2,7%), in larga parte a Pomezia, dove vi sono 52 imprese, e poi ad Aprilia, dove vi è 1 impresa.

Fiorucci S.p.A è l'industria del settore alimentare (Codice ATECO 10.13) localizzata a Pomezia che ricopre un ruolo dominante nelle filiere locali e nei servizi di sub fornitura con un fatturato che, nel 2019, supera di poco i 150 milioni di euro.

Nel 2018, nel sistema locale sono insediate 28.489 unità locali, pari al 6,1% delle unità localizzate nel Lazio; nei due comuni in questione sono localizzate 9.029 unità locali, pari al 6,1% delle unità presenti nel Lazio: nell'area di Pomezia sono insediate 4.720 unità, pari al 16,6% dell'intero sistema locale; nell'area di Aprilia sono insediate 4.309 unità locali, pari al 15,1% del totale.

Le unità locali attive nel settore industria sono 2.018, di cui 987 a Pomezia e 1.031 ad Aprilia; nel settore dei servizi sono attive 7.011 unità, di cui 3.733 a Pomezia e 3.278 ad Aprilia.

Gli addetti nelle imprese dei due comuni osservati sono 53.888, pari al 3,4% del totale regionale: 33.439, pari al 32,0% del sistema, operano nel Comune di Pomezia e 20.395, pari al 19,5% del sistema, operano ad Aprilia.

Nel 2018, il valore aggiunto prodotto dai due comuni è pari a 3,1 miliardi di euro, che rappresenta il 3,7% del valore aggiunto totale prodotto in regione. Pomezia genera valore aggiunto per 2,0 miliardi di euro, pari a 41,7% di quello prodotto nel sistema, mentre Aprilia genera valore aggiunto per 1,1 miliardi di euro, pari al 22,9% del sistema.

Il fatturato complessivo dei due comuni si attesta a 10,6 miliardi di euro, pari al 2,6% del totale fatturato in regione: nell'area di Pomezia il fatturato ammonta a 6,4 miliardi di euro, pari al 39,2%

del fatturato dell'area, in quella di Aprilia il fatturato ammonta a 4,2 miliardi di euro, pari al 25,8% del fatturato totale del sistema.

Il valore aggiunto per addetto registrato nel sistema locale è pari a 45.702 euro, valore inferiore a quello che si registra in regione, che si attesta a 51.862 euro. Pomezia genera valore per addetto pari a 59.220 euro, mentre Aprilia per 54.970 euro.

Il valore aggiunto per fatturato generato dal sistema è pari al 29,4%, valore superiore a quello che si registra in regione, pari al 20,2%. Pomezia fa registrare un'incidenza pari al 30,9% e Aprilia un'incidenza pari al 26,7%.

Il gruppo di specializzazione produttiva del sistema locale è Petrochimica e Farmaceutica.

Sistema locale di Cassino (Comuni ZLS: Cassino)

<i>Numero di comuni del sistema locale</i>	31
<i>Imprese area ZLS</i>	88
<i>Unità locali del s.l.</i>	8.132
<i>Addetti del s.l.</i>	29.948
<i>Valore Aggiunto del s.l.</i>	1,2 miliardi di euro
<i>Fatturato del s.l.</i>	5,2 miliardi di euro
<i>V.A. per addetto del s.l.</i>	38.472 euro
<i>V.A. sul fatturato del s.l.</i>	22,4%
<i>Specializzazione del s.l.</i>	Mezzi di trasporto

Il sistema locale di Cassino è costituito da trentuno comuni, tutti in provincia di Frosinone. Il comune potenzialmente eleggibile alla ZLS è Cassino.

Nel Comune di Cassino, unico del sistema locale di Cassino, sono insediate 88 imprese interessate dalla ZLS, 3 operano nel settore della costruzione di edifici residenziali, 2 in quello dei lavori di meccanica generale, così come 2 sono quelle dell'agricoltura e della fabbricazione di macchine di impiego generale.

Nel 2018, nel sistema locale sono insediate 8.132 unità locali, pari al 1,7% delle unità localizzate nel Lazio. Nel comune interessato sono insediate 3.313 unità locali, pari allo 0,7% delle unità localizzate nel Lazio ed al 40,7% dell'intero sistema locale.

Nell'area di Cassino, le unità locali attive nel settore industria sono 465; nel settore dei servizi vi sono invece 2.848 unità.

Gli addetti nelle imprese sono 11.543, che rappresentano lo 0,7% del totale regionale.

Il valore aggiunto generato da Cassino ammonta a 435,8 milioni di euro, che rappresenta lo 0,5% del totale regionale e pari al 36,3% del sistema locale.

Il fatturato si attesta a 1,4 miliardi di euro, pari al 0,3% del totale fatturato in regione.

Il valore aggiunto per addetto registrato nel sistema locale è pari a 38.472 euro, valore inferiore a quello che si registra in regione, che si attesta a 51.862 euro. Cassino genera valore per addetto pari a 37.742 euro.

Il valore aggiunto per fatturato generato dal sistema è pari al 22,4%, superiore a quello che si registra in regione, pari al 20,2%. Cassino fa registrare un'incidenza pari al 29,6%.

Il gruppo di specializzazione produttiva del sistema locale è Mezzi di trasporto.

Sistema locale di Latina (Comuni ZLS: Cisterna di Latina, Latina)

<i>Numero di comuni del sistema locale</i>	9
<i>Imprese area ZLS</i>	868
<i>Unità locali del s.l.</i>	16.741
<i>Addetti del s.l.</i>	57.441
<i>Valore Aggiunto del s.l.</i>	2,5 miliardi di euro
<i>Fatturato del s.l.</i>	8,7 miliardi di euro
<i>V.A. per addetto del s.l.</i>	42.987 euro
<i>V.A. sul fatturato del s.l.</i>	28,3%
<i>Specializzazione del s.l.</i>	Petrochimica e Farmaceutica

Il sistema locale di Latina è costituito da nove comuni, tutti in provincia di Latina. I comuni potenzialmente eleggibili alla ZLS sono Cisterna di Latina e Latina.

Nei comuni del sistema locale di Latina sono insediate 868 imprese interessate dalla ZLS: 679 si trovano a Latina (78%) e 189 nel Comune di Cisterna di Latina (22%).

Sono 39 le imprese che operano nel settore della costruzione di edifici residenziali (4%), delle quali 28 a Latina e 8 a Cisterna; 17 sono quelle del settore di fabbricazione di strutture metalliche (2%), di cui 6 a Latina e 11 a Cisterna. Sono 23 le imprese del settore agricolo, di cui 11 imprese in quello del trasporto di merci su strada, 6 a Latina e 5 a Cisterna, e 9 si occupano di lavori di meccanica generale (1,0%), 4 al Latina e 5 a Cisterna.

La Re.co.ma S.r.l, localizzata a Sermoneta, comune fuori dalla ZLS ma ricompreso nel sistema locale, produce bombole metalliche (ATECO 71.20.01) e nel 2019 ha fatturato quasi 19 milioni di euro.

Nel 2018, nel sistema locale sono insediate 16.741 unità locali, pari al 3,6% delle unità localizzate nel Lazio. Nei due comuni interessati sono insediate 14.030 unità locali, pari al 3,0% delle unità localizzate nel Lazio: nell'area di Latina sono insediate con 11.612 unità, pari al 69,4% dell'intero sistema locale, mentre nell'area di Cisterna di Latina sono insediate 2.418 unità locali, pari al 14,4% del totale.

Le unità locali attive nel settore industria sono 2.349, di cui 1.775 a Latina e 574 a Cisterna di Latina; nel settore dei servizi sono attive 11.681 unità, di cui 9.837 a Latina e 1.844 Cisterna di Latina.

Gli addetti nelle imprese dei due comuni osservati sono 49.600, che rappresentano il 3,1% del totale regionale. 40.134 addetti, pari al 69,7% del sistema, operano nel Comune di Latina, 9.466 addetti, pari al 19,5% del sistema, operano a Cisterna di Latina.

Nel 2018, il valore aggiunto prodotto dai due comuni è pari a 2,2 miliardi di euro, che rappresenta il 2,7% del valore aggiunto totale prodotto in regione. Latina genera valore aggiunto per 1,7 miliardi di euro, pari a 68% di quello prodotto nel sistema, e Cisterna di Latina genera valore aggiunto per 497,8 milioni di euro, pari al 19,9% del sistema.

Il fatturato complessivo dei due comuni si attesta a 7,8 miliardi di euro, pari al 1,9% del totale fatturato in regione: nell'area di Latina il fatturato ammonta a 5,7 miliardi di euro, pari al 65,5% del fatturato dell'area, mentre nell'area di Cisterna di Latina il fatturato ammonta a 2,1 miliardi di euro, pari al 24,1% del fatturato totale del sistema.

Il valore aggiunto per addetto registrato nel sistema locale è pari a 42.987 euro, valore inferiore a quello che si registra in regione, che si attesta 51.862 euro. Latina genera valore per addetto pari a 43.351 euro, mentre Cisterna di Latina per 52.586 euro.

Il valore aggiunto per fatturato generato dal sistema è pari al 28,3%, superiore a quello che si registra in regione, pari al 20,2%. Latina fa registrare un'incidenza pari al 30,6%, mentre Cisterna di Latina un'incidenza pari al 23,2%.

Il gruppo di specializzazione produttiva del sistema locale è Petrochimica e Farmaceutica.

Sistema locale di Civita Castellana (Comuni ZLS: Civita Castellana)

<i>Numero di comuni del sistema locale</i>	16
<i>Imprese area ZLS</i>	124
<i>Unità locali del s.l.</i>	4.573
<i>Addetti del s.l.</i>	12.948
<i>Valore Aggiunto del s.l.</i>	497,4 milioni di euro
<i>Fatturato del s.l.</i>	1,5 miliardi di euro
<i>V.A. per addetto del s.l.</i>	38.416 euro
<i>V.A. sul fatturato del s.l.</i>	31,2%
<i>Specializzazione del s.l.</i>	Materiali da costruzione

Il sistema locale di Civita Castellana è costituito da sedici comuni, distribuiti tra le province di Rieti, Viterbo e Roma. Il comune potenzialmente eleggibile alla ZLS è Civita Castellana.

Nel Comune di Civita Castellana, unico del sistema locale di Civita Castellana, sono insediate 124 imprese, di queste 4 sono impegnate nella fabbricazione di apparecchiature elettriche, 4 operano nella fabbricazione di macchine tessili, sempre 4 nella fabbricazione di altre apparecchiature per illuminazione, 3 operano nella produzione di cacao, cioccolato, caramelle e confetterie e 3 nella fabbricazione di prodotti chimici impiegati per ufficio e per il consumo non industriale. Sono 2 le imprese che operano nel settore della fabbricazione di articoli sanitari in ceramica.

Hidra Ceramica s.r.l. è una impresa insediata nell'area di Civita Castellana che produce articoli sanitari e per l'arredo bagno (ATECO 23.42) e nel 2019 ha fatturato 5,5 milioni di euro.

Nel 2018, nel sistema locale sono insediate 4.573 unità locali, pari all'1,0% delle unità localizzate nel Lazio. Nel comune interessato sono insediate 1.455 unità locali, pari allo 0,3% delle unità localizzate nel Lazio ed al 31,8% dell'intero sistema locale

Nell'area di Civita Castellana le unità locali attive nel settore industria sono 292; nel settore dei servizi vi sono, invece, 1.163 unità.

Gli addetti nelle imprese sono 4.440 e rappresentano lo 0,3% del totale regionale.

Il valore aggiunto generato da Civita Castellana ammonta a 176,1 milioni di euro, che rappresenta lo 0,2% del totale regionale ed è pari al 35,4% del sistema locale.

Il fatturato si attesta a 508,4 milioni di euro, pari allo 0,1% di quello regionale.

Il valore aggiunto per addetto registrato nel sistema locale è pari a 38.416 euro, valore inferiore a quello che si registra in regione, che si attesta 51.862 euro. Civita Castellana genera valore per addetto pari a 39.650 euro.

Il valore aggiunto per fatturato generato dal sistema è pari al 31,2%, valore superiore a quello che si registra in regione pari al 20,2%. Civita Castellana fa registrare un'incidenza pari al 34,6%.

Il gruppo di specializzazione produttiva del sistema locale è Materiali da costruzione.

Sistema locale di Roma (Comuni ZLS: Fiano Romano, Fiumicino, Formello, Guidonia Montecelio, Monterotondo, Roma)

<i>Numero di comuni del sistema locale</i>	89
<i>Imprese area ZLS</i>	9.113
<i>Unità locali del s.l.</i>	328.295
<i>Addetti del s.l.</i>	1.116.215
<i>Valore Aggiunto del s.l.</i>	65,5 miliardi di euro
<i>Fatturato del s.l.</i>	345,2 miliardi di euro
<i>V.A. per addetto del s.l.</i>	56.385 euro
<i>V.A. sul fatturato del s.l.</i>	19%
<i>Specializzazione del s.l.</i>	Urbano ad alta specializzazione

Il sistema locale di Roma è costituito da ottantanove comuni, uno di questi comuni si colloca in provincia di Viterbo, mentre gli altri si trovano in provincia di Roma. I comuni potenzialmente eleggibili alla ZLS sono Fiano Romano, Fiumicino, Formello, Guidonia Montecelio, Monterotondo e Roma, con un'estensione di 169.399 ettari, pari al 9,8% della superficie regionale.

Nei comuni del sistema locale di Roma interessati dalla ZLS sono insediate 9.113 imprese, di queste 7.119 nel Comune di Roma (85%), 375 in quello di Guidonia Montecelio (4%), 372 Monterotondo (4%) e 139 a Fiano Romano (2%), 80 a Fiumicino (1%).

Le imprese del settore del commercio all'ingrosso di abbigliamento e accessori sono 372 (3,6%) localizzate prevalentemente a Roma (349), le imprese del settore dell'edilizia residenziale sono 309 (3,4%) localizzate in maggioranza a Roma (269), e le imprese del trasporto di merci su strada sono a Roma 256 (2,8%).

Le imprese del settore dei servizi per il trasporto ed il magazzinaggio sono 188, quelle di fabbricazione di strutture metalliche sono 113; le imprese che nell'area producono software sono 97, quelle nel settore agricoltura sono 88, quelle nella fabbricazione di porte infissi ed elementi in legno per l'edilizia sono 49. Sono 31 le imprese che operano nella fabbricazione di articoli in carta e cartone, 31 quelle impegnate nelle lavorazioni del metallo, 25 nella finitura di pietre e marmi, 23 nei lavori di meccanica generale e 20 producono articoli in gomma.

Operano nel settore della fabbricazione di *computer* e periferiche 8 imprese ed in quello della fabbricazione di apparecchiature per telecomunicazioni 4 imprese, sempre 4 sono le imprese che fabbricano trasformatori e motori elettrici, così come quelle che fabbricano cavi in fibra ottica.

Aeroporti di Roma con 1,1 miliardi di euro di fatturato nel 2019 è l'impresa più rilevante dell'area, attiva nella gestione dei servizi connessi al trasporto aereo (ATECO 53.23) ed in grado di animare il sistema economico locale e regionale, attivando filiere di fornitura consistenti.

Ericsson telecomunicazioni S.p.A fa registrare nel 2019 un fatturato pari a circa 663 milioni di euro con l'installazione di apparecchi elettrici ed elettronici per telecomunicazioni (ATECO 33.20.02) che consente di valorizzare personale ad elevato grado di scolarizzazione, promuovere attività di ricerca, innovazione e trasferimento tecnologico per sé e per le imprese delle filiere connesse.

Abbott S.r.l è attiva nel commercio all'ingrosso di articoli medicinali e ortopedici (ATECO 46.46.3) e nel 2019 ha fatturato circa 251 milioni di euro.

Nel 2018, nel sistema locale sono insediate 328.395 unità locali, pari al 70,2% delle unità localizzate nel Lazio. Nei sei comuni interessati sono insediate 288.873 unità locali, pari al 61,7% delle unità localizzate nel Lazio: nell'area di Roma sono insediate 273.815 unità, pari al 83,4% dell'intero sistema locale, nell'area di Guidonia sono insediate 4.871 unità locali, pari al 1,5% del totale, nell'area di Fiumicino 4.599 unità, pari al 1,3% del totale, nel Comune di Monterotondo 3.081 unità, pari allo 0,9% del totale, nel Comune di Formello 1.257 unità, pari allo 0,4 % del totale, e nel Comune di Fiano Romano 1.250 unità, pari allo 0,4 % del totale.

Le unità locali attive nel settore industria sono 41.274: 30.320 a Roma, 964 a Guidonia, 728 a Fiumicino, 627 a Monterotondo, 209 a Formello, 238 a Fiano Romano. Nel settore dei servizi sono attive 250.789 unità: 243.495 a Roma, 3.907 a Guidonia, 3.873 a Fiumicino, 2.5454 a Monterotondo, 1.048 a Formello, 1.012 a Fiano Romano.

Gli addetti nelle imprese dei sei comuni interessati sono 1.116.615, e rappresentano il 70% del totale regionale: 995.381 addetti, pari al 89,2% del sistema locale, operano nel Comune di Roma, 36.999 addetti, pari al 3,3% del sistema, operano nel Comune di Fiumicino, 15.123 addetti, pari al 1,4% del sistema, operano nel Comune di Guidonia, 10.233 addetti, pari allo 0,9 % del sistema, operano a Monterotondo, 3.829 addetti operano a Formello e 5.893 addetti operano a Fiano Romano.

Il valore aggiunto prodotto dai sei comuni, nel 2018, è pari a 62,4 miliardi di euro, che rappresenta il 75,4% del valore aggiunto totale prodotto in regione. Roma genera valore aggiunto per 58,4 miliardi di euro, pari a 89,1% di quello prodotto nel sistema locale, Fiumicino 2,5 miliardi di euro, pari al 3,8% del sistema, Guidonia 560,7 milioni di euro, pari allo 0,9%, Fiano Romano 356,2 milioni di euro, Monterotondo 339,7 milioni di euro e Formello 229,6 milioni di euro.

Il fatturato complessivo dei sei comuni si attesta a 333,4 miliardi di euro, pari al 81,5% del totale fatturato in regione. Nell'area di Roma il fatturato ammonta a 318,4 miliardi di euro, pari al 92,2% del totale del sistema, nell'area di Fiumicino il fatturato ammonta a 8,3 miliardi di euro, pari al 2,4% del totale, nell'area di Guidonia il fatturato ammonta a 3,1 miliardi di euro, pari allo 0,9% del totale, nell'area di Fiano Romano il fatturato ammonta a 1,7 miliardi di euro, nell'area di Monterotondo il fatturato ammonta a 1,5 miliardi di euro e nell'area di Formello il fatturato ammonta a 589,6 milioni di euro.

Il valore aggiunto per addetto registrato nel sistema locale è pari a 56.385 euro, valore superiore a quello che si registra in regione, che si attesta 51.862 euro. Fiumicino genera valore per addetto pari a 66,231 euro, Fiano Romano per 60,441 euro, Formello per 59.975 euro, Roma per 58.681 euro, Monterotondo per 33.202 euro e Guidonia per 37.077 euro.

Il valore aggiunto per fatturato generato dal sistema è pari al 19%, valore inferiore a quello che si registra in regione pari al 20,2%. È l'area di Formello che fa registrare l'incidenza più elevata, pari al 38,9%, Fiumicino ha un'incidenza pari al 29,6%, Monterotondo pari al 22,8%, Fiano Romano pari al 21,3%, Guidonia pari al 18,4% e Roma pari al 18,3%.

Il gruppo di specializzazione produttiva del sistema locale è Urbano ad alta specializzazione.

Sistema locale di Fondi (Comuni ZLS: Fondi)

<i>Numero di comuni del sistema locale</i>	5
<i>Imprese area ZLS</i>	404
<i>Unità locali del s.l.</i>	3.999
<i>Addetti del s.l.</i>	10.510
<i>Valore Aggiunto del s.l.</i>	292,0 milioni di euro
<i>Fatturato del s.l.</i>	1,4 miliardi di euro
<i>V.A. per addetto del s.l.</i>	27.777 euro
<i>V.A. sul fatturato del s.l.</i>	21,3%
<i>Specializzazione del s.l.</i>	Urbano non specializzato

Il sistema locale di Fondi è costituito da cinque comuni, tutti localizzati in provincia di Latina. Il comune potenzialmente eleggibile alla ZLS è Fondi.

Nell'area di Fondi, unica del sistema locale di Fondi, operano 404 imprese, di queste 153 nel commercio all'ingrosso di frutta e ortaggi freschi o conservati (38%), 27 in coltivazioni di cereali (7%), 19 nel trasporto di merci su strada (5%) e 6 nelle costruzioni di edilizia residenziale (2%).

Nel 2018, nel sistema locale sono insediate 3.999 unità locali, pari allo 0,9% delle unità localizzate nel Lazio. Nel comune interessato sono insediate 3.137 unità locali pari allo 0,3% delle unità localizzate nel Lazio ed al 78,4% dell'intero sistema locale.

Nell'area di Fondi le unità locali attive nel settore industria sono 518 mentre nel settore dei servizi vi sono 2.619 unità.

Gli addetti nelle imprese sono 8.406 e rappresentano lo 0,5% del totale regionale.

Il valore aggiunto generato da Fondi ammonta a 242,5 milioni di euro, che rappresenta lo 0,3% del totale regionale ed è pari allo 83,0% del sistema locale.

Il fatturato si attesta a 1,2 miliardi di euro, pari allo 0,3% di quello regionale.

Il valore aggiunto per addetto registrato nel sistema locale è pari a 27.777 euro, valore inferiore a quello che si registra in regione, che si attesta 51.862 euro. Fondi genera valore per addetto pari a 28.850 euro.

Il valore aggiunto per fatturato generato dal sistema è pari al 21,3%, valore superiore a quello che si registra in regione, pari al 20,2%: Fondi fa registrare una incidenza pari al 19,8%.

Il gruppo di specializzazione produttiva del sistema locale è Urbano non specializzato.

Sistema locale di Formia (Comuni ZLS: Formia)

<i>Numero di comuni del sistema locale</i>	6
<i>Imprese area ZLS</i>	92
<i>Unità locali del s.l.</i>	4.912
<i>Addetti del s.l.</i>	12.457
<i>Valore Aggiunto del s.l.</i>	356,9 milioni di euro
<i>Fatturato del s.l.</i>	1,2 miliardi di euro
<i>V.A. per addetto del s.l.</i>	28.612 euro
<i>V.A. sul fatturato del s.l.</i>	31,1%
<i>Specializzazione del s.l.</i>	Urbano non specializzato

Il sistema locale di Formia è costituito da sei comuni, tutti localizzati in provincia di Latina. Il comune potenzialmente eleggibile alla ZLS è Formia.

Nel Comune di Formia, unico del sistema locale di Formia, sono insediate 92 imprese, di queste 7 operano nel settore dell'edilizia residenziale (5%), 3 nei servizi logistici relativi alla distribuzione delle merci (3%).

Nel 2018, nel sistema locale sono insediate 4.912 unità locali, pari allo 1,1% delle unità localizzate nel Lazio. Nel comune interessato sono insediate 2.805 unità locali, pari allo 0,6% delle unità localizzate nel Lazio ed al 57,1% dell'intero sistema locale.

Nell'area di Formia le unità locali attive nel settore industria sono 406, mentre nel settore dei servizi vi sono 2.399 unità.

Gli addetti nelle imprese sono 7.435, che rappresentano lo 0,5% del totale regionale.

Il valore aggiunto generato da Formia ammonta a 227,3 milioni di euro, che rappresenta lo 0,3% del totale regionale ed è pari al 64,2% del sistema locale.

Il fatturato si attesta a 746,6 milioni di euro, pari allo 0,2% di quello regionale.

Il valore aggiunto per addetto registrato nel sistema locale è pari a 28.612 euro, valore inferiore a quello che si registra in regione, che si attesta 51.862 euro. Formia genera valore per addetto pari a 30.569 euro.

Il valore aggiunto per fatturato generato dal sistema è pari al 31,1%, valore superiore a quello che si registra in regione, pari al 20,2%, Formia fa registrare un'incidenza pari al 30,4%.

Il gruppo di specializzazione produttiva del sistema locale è Urbano non specializzato.

Sistema locale di Gaeta (Comuni ZLS: Gaeta)

<i>Numero di comuni del sistema locale</i>	3
<i>Imprese area ZLS</i>	86
<i>Unità locali del s.l.</i>	2.464
<i>Addetti del s.l.</i>	6.256
<i>Valore Aggiunto del s.l.</i>	209,6 milioni di euro
<i>Fatturato del s.l.</i>	838,3 milioni di euro
<i>V.A. per addetto del s.l.</i>	33.453 euro
<i>V.A. sul fatturato del s.l.</i>	25,0%
<i>Specializzazione del s.l.</i>	Materiali da costruzione

Il sistema locale di Gaeta è costituito da tre comuni, tutti localizzati in provincia di Latina. Il comune potenzialmente eleggibile alla ZLS è Gaeta.

Nell'area di Gaeta, unico comune del sistema locale di Gaeta, sono insediate 86 imprese con prevalenza di quelle commerciali, 5 sono del settore agricoltura nella produzione di ortaggi e cereali, 1 impresa fabbrica motori a combustione interna (esclusi i motori destinati ai mezzi di trasporto su strada e ad aeromobili).

Nel 2018, nel sistema locale sono insediate 2.464 unità locali, pari allo 0,5% delle unità localizzate nel Lazio. Nel comune interessato sono insediate 1.425 unità locali, pari allo 0,3% delle unità localizzate nel Lazio ed al 57,8% dell'intero sistema locale.

Nell'area di Gaeta le unità locali attive nel settore industria sono 176 mentre nel settore dei servizi vi sono 1.249 unità.

Gli addetti nelle imprese sono 4.019, che rappresentano lo 0,3% del totale regionale.

Il valore aggiunto generato da Gaeta ammonta a 146,9 milioni di euro, che rappresenta lo 0,2% del totale regionale ed è pari al 71,1% del sistema locale.

Il fatturato si attesta a 613,8 milioni di euro, pari allo 0,1% di quello regionale.

Il valore aggiunto per addetto registrato nel sistema locale è pari a 33.453 euro, valore inferiore a quello che si registra in regione, che si attesta 51.862 euro. Gaeta genera valore per addetto pari a 36.547 euro.

Il valore aggiunto per fatturato generato dal sistema è pari al 25%, valore superiore a quello che si registra in regione pari al 20,2%. Gaeta fa registrare un'incidenza pari al 23,9%.

Il gruppo di specializzazione produttiva del sistema locale è Materiali da costruzione.

Sistema locale di Viterbo (Comuni ZLS: Orte, Viterbo)

<i>Numero di comuni del sistema locale</i>	26
<i>Imprese area ZLS</i>	695
<i>Unità locali del s.l.</i>	14.293
<i>Addetti del s.l.</i>	35.630
<i>Valore Aggiunto del s.l.</i>	1,1 miliardi di euro
<i>Fatturato del s.l.</i>	4,3 miliardi di euro
<i>V.A. per addetto del s.l.</i>	30.586 euro
<i>V.A. sul fatturato del s.l.</i>	25,5%
<i>Specializzazione del s.l.</i>	Urbano non specializzato

Il sistema locale di Viterbo è costituito da ventisei comuni che ricadono tutti in provincia di Viterbo. I comuni potenzialmente eleggibili alla ZLS sono Orte e Viterbo.

Nei comuni del sistema locale di Viterbo interessati dalla ZLS vi sono 695 imprese: 679 nel Comune di Viterbo (98%) e 16 in quello di Orte (2%). 22 imprese operano nelle costruzioni per l'edilizia residenziale, 17 del settore agricoltura, 12 le imprese di trasporto merci su strada (1,7%), 10 operano nella fabbricazione di prodotti in metallo, 6 nei lavori specializzati di costruzione (0,9%), 6 nella fabbricazione di porte, finestre e loro telai, imposte e cancelli metallici. 4 imprese fabbricano apparecchiature e illuminazione, 3 imprese fabbricano computer, 2 producono profumi e cosmetici, 1 impresa fabbrica motori, generatori e trasformatori elettrici.

Ceramica Cielo S.p.A (Codice ATECO 23.42) insediata nel Comune di Fabrica di Roma, fuori dalla ZLS e fuori dal sistema locale, ha fatturato nel 2019 quasi 29 milioni di euro con la fabbricazione di articoli sanitari in ceramica.

FACMA S.r.l (Codice ATECO 28.3) che opera a Vitorchiano, un comune fuori dalla ZLS ma ricompreso nel sistema locale, ha fatturato nel 2019 quasi 12 milioni di euro con la fabbricazione di macchine per l'agricoltura e la silvicoltura.

Le Fonderie Belli (Codice ATECO 46.9), con 9 milioni di fatturato, rappresentano una realtà imprenditoriale significativa per l'area.

Nel 2018, nel sistema locale sono insediate 14.293 unità locali, pari al 3,1% delle unità localizzate nel Lazio. Nei comuni osservati sono localizzate 7.120 unità locali, pari al 1,5% delle unità presenti nel Lazio; nell'area di Viterbo sono insediate con 6.538 unità, pari al 45,9% dell'intero sistema locale; nell'area di Orte sono insediate 582 unità locali, pari al 4,1% del totale.

Le unità locali attive nel settore industria sono 1.137: 1.034 a Viterbo e 103 ad Orte; nel settore dei servizi sono attive 5.983 unità: 5.504 a Viterbo e 479 ad Orte.

Gli addetti nelle imprese dei due comuni in esame sono 20.194, pari al 1,3% del totale regionale: 18.741 addetti, pari al 52,5% del sistema, operano nel Comune di Viterbo e 1.453 degli addetti, pari al 4,1% del sistema, operano nel Comune di Orte.

Nel 2018, il valore aggiunto prodotto dai due comuni è pari a 715,4 milioni di euro, che rappresenta lo 0,9% del valore aggiunto totale prodotto in regione. Viterbo genera valore aggiunto per 646,7 milioni di euro, pari al 58,8% di quello prodotto nel sistema, mentre Orte per 68,8 milioni di euro, pari al 6,3% del sistema.

Il fatturato complessivo dei due comuni si attesta a 3 miliardi di euro, pari allo 0,7% del totale fatturato in regione. Nell'area di Viterbo il fatturato ammonta a 2,8 miliardi di euro, pari al 65,1% del fatturato totale del sistema, mentre nell'area di Orte il fatturato ammonta a 200,8 milioni di euro, pari al 6,5% del fatturato totale.

Il valore aggiunto per addetto registrato nel sistema locale è pari a 30.586 euro, valore inferiore a quello che si registra in regione, che si attesta 51.862 euro. Viterbo genera valore per addetto pari a 34.506 euro, mentre Orte per 47.325 euro.

Il valore aggiunto per fatturato generato dal sistema è pari al 25,5%, valore superiore a quello che si registra in regione pari al 20,2%. Viterbo fa registrare un'incidenza pari al 23,3%, mentre Orte un'incidenza pari al 34,2%.

Il gruppo di specializzazione produttiva del sistema locale è Urbano non specializzato.

Sistema locale di Sabaudia (Comuni ZLS: Sabaudia)

<i>Numero di comuni del sistema locale</i>	7
<i>Imprese area ZLS</i>	73
<i>Unità locali del s.l.</i>	3.504
<i>Addetti del s.l.</i>	7.261
<i>Valore Aggiunto del s.l.</i>	340,1 milioni di euro
<i>Fatturato del s.l.</i>	1,4 miliardi di euro
<i>V.A. per addetto del s.l.</i>	31.717 euro
<i>V.A. sul fatturato del s.l.</i>	24,0%
<i>Specializzazione del s.l.</i>	Agro-alimentare

Il sistema locale di Sabaudia è costituito da sette comuni, tutti localizzati in provincia di Latina. Il comune potenzialmente eleggibile alla ZLS è Sabaudia.

Nel Comune di Sabaudia, unico del sistema locale della Pontinia, sono localizzate 73 imprese, 10 allevamenti di bovini da latte (12%), 14 nel settore agricoltura e la coltivazione di cereali e di ortaggi, 1 opera nel settore della meccanica generale, 1 fabbrica strutture metalliche e di parti di strutture.

Nel 2018, nel sistema locale sono insediate 3.504 unità locali, pari allo 0,7% delle unità localizzate nel Lazio. Nel comune interessato sono insediate 1.192 unità locali, pari allo 0,3% delle unità localizzate nel Lazio ed al 34,0% dell'intero sistema locale.

Nell'area di Sabaudia le unità locali attive nel settore industria sono 228, mentre nel settore dei servizi vi sono 964 unità.

Gli addetti nelle imprese sono 4.250, che rappresentano lo 0,3% del totale regionale.

Il valore aggiunto generato da Sabaudia ammonta a 138,0 milioni di euro, che rappresenta lo 0,2% del totale regionale ed è pari al 40,8% del sistema locale.

Il fatturato si attesta a 551,7 milioni di euro, pari allo 0,1% di quello regionale.

Il valore aggiunto per addetto registrato nel sistema locale è pari a 31.717 euro, valore inferiore a quello che si registra in regione, che si attesta 51.862 euro. Sabaudia genera valore per addetto pari a 32.463 euro.

Il valore aggiunto per fatturato generato dal sistema è pari al 24,0%, superiore a quello che si registra in regione, pari al 20,2%. Sabaudia fa registrare un'incidenza pari al 25,0%.

Il gruppo di specializzazione produttiva del sistema locale è Agro-alimentare.

Sistema locale di Rieti (Comuni ZLS: Rieti)

<i>Numero di comuni del sistema locale</i>	64
<i>Imprese area ZLS</i>	401
<i>Unità locali del s.l.</i>	9.022
<i>Addetti del s.l.</i>	22.918
<i>Valore Aggiunto del s.l.</i>	820,0 milioni di euro
<i>Fatturato del s.l.</i>	2,4 miliardi di euro
<i>V.A. per addetto del s.l.</i>	35.799 euro
<i>V.A. sul fatturato del s.l.</i>	34,2%
<i>Specializzazione del s.l.</i>	Urbano non specializzato

Il sistema locale di Rieti è costituito da sessantaquattro comuni, due localizzati in provincia di Rieti. Il comune potenzialmente eleggibile alla ZLS è Rieti.

Nel Comune di Rieti, unico del sistema locale di Rieti, le imprese insediate sono 401, di queste 35 sono attive nel settore riparazione meccaniche di autoveicoli (10%), 18 operano nel settore

dell'edilizia residenziale e non residenziali (5%), 16 fabbricano strutture metalliche e di parti di strutture (2%), 9 fabbricano componenti e apparecchiature elettriche ed elettroniche (3%), 5 operano nel settore dei lavori di meccanica generale (1%). 3 imprese fabbricano apparecchi di misura e regolazione, 2 imprese fabbricano computer e unità periferiche e 2 imprese fabbricano autoveicoli.

Nel 2018, nel sistema locale sono insediate 9.022 unità locali, pari al 1,9% delle unità localizzate nel Lazio. Nel comune interessato sono insediate 3.843 unità locali, pari allo 0,8% delle unità localizzate nel Lazio ed al 42,6% dell'intero sistema locale.

Nell'area di Rieti le unità locali attive nel settore industria sono 598, mentre nel settore dei servizi vi sono 3.245 unità.

Gli addetti nelle imprese sono 10.417, che rappresentano lo 0,7% del totale regionale.

Il valore aggiunto generato da Rieti ammonta a 358,3 milioni di euro, che rappresenta lo 0,4% del totale regionale ed il 43,7% del sistema locale.

Il fatturato si attesta a 1,2 miliardi di euro, pari allo 0,1% di quello regionale.

Il valore aggiunto per addetto registrato nel sistema locale è pari a 35.799 euro, valore inferiore a quello che si registra in regione, che si attesta 51.862 euro. Rieti genera valore per addetto pari a 34.395 euro.

Il valore aggiunto per fatturato generato dal sistema è pari al 34,2%, valore superiore a quello che si registra in regione pari al 20,2%. Rieti fa registrare un'incidenza pari al 29,1%.

Il gruppo di specializzazione produttiva del sistema locale è Urbano non specializzato.

Sistema locale di Tarquinia (Comuni ZLS: Tarquinia)

<i>Numero di comuni del sistema locale</i>	2
<i>Imprese area ZLS</i>	120
<i>Unità locali del s.l.</i>	1.193
<i>Addetti del s.l.</i>	3.392
<i>Valore Aggiunto del s.l.</i>	109,8 milioni di euro
<i>Fatturato del s.l.</i>	348,7 milioni di euro
<i>V.A. per addetto del s.l.</i>	32.374 euro
<i>V.A. sul fatturato del s.l.</i>	31,5%
<i>Specializzazione del s.l.</i>	Non specializzato

Il sistema locale di Tarquinia è costituito da due comuni localizzati in provincia di Viterbo. Il comune potenzialmente eleggibile alla ZLS è Tarquinia.

Nell'area di Tarquinia, unico del sistema locale di Tarquinia, operano 120 imprese, di queste 8 operano nel settore dell'agricoltura e della coltivazione di cereali e ortaggi e 8 operano nel settore delle costruzioni di edilizia residenziale.

Nel 2018, nel sistema locale sono insediate 1.193 unità locali, pari allo 0,3% delle unità localizzate nel Lazio. Nel comune interessato sono insediate 1.128 unità locali, pari allo 0,2% delle unità localizzate nel Lazio ed al 94,6% dell'intero sistema locale.

Nell'area di Tarquinia le unità locali attive nel settore industria sono 213 mentre nel settore dei servizi vi sono 915 unità.

Gli addetti nelle imprese sono 3.279, che rappresentano lo 0,2% del totale regionale.

Il valore aggiunto generato da Tarquinia ammonta a 107,5 milioni di euro, che rappresenta lo 0,1% del totale regionale ed il 97,9% del sistema locale.

Il fatturato si attesta a 340,6 milioni di euro, pari allo 0,1% di quello regionale.

Il valore aggiunto per addetto registrato nel sistema locale è pari a 32.374 euro, valore inferiore a quello che si registra in regione, che si attesta 51.862 euro. Tarquinia genera valore per addetto pari a 32.797 euro.

Il valore aggiunto per fatturato generato dal sistema è pari al 31,5%, valore superiore a quello che si registra in regione pari al 20,2%. Tarquinia fa registrare una incidenza pari al 31,6%.

Il gruppo di specializzazione produttiva del sistema locale è non specializzato.

1.4.3 Le piattaforme logistiche

Piattaforma Logistica Roma-Fiumicino

La piattaforma logistica di Roma-Fiumicino è localizzata nel cosiddetto Quadrante Ovest dell'Area Metropolitana di Roma, a meno di 15 km dal Grande Raccordo Anulare. È, inoltre, adiacente all'Autostrada A12 Roma-Civitavecchia, a cui sarà direttamente collegata tramite un apposito svincolo, la cui costruzione è già in fase di assegnazione da parte della Regione Lazio.

Tale piattaforma logistica è anche confinante con la recinzione della pista 3 dell'Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino, in prossimità della *Cargo City*, nonché nelle immediate vicinanze della Nuova Fiera di Roma e del polo commerciale di *Commercity*.

L'obiettivo a medio termine della piattaforma logistica di Roma-Fiumicino è quella di costituire un polo intermodale gomma - ferro - mare - aereo con un traffico annuo previsto di 2.500.000 tonnellate di merci.

A rendere ancora più efficace l'intermodalità è l'iniziativa volta a realizzare uno specifico collegamento diretto su gomma tra l'Interporto stesso e la *Cargo City* dell'aeroporto di Fiumicino. A questo proposito va evidenziato che, a fronte della realizzazione di tale collegamento, si otterrebbe anche un considerevole beneficio anche per la viabilità urbana ordinaria, considerato che il nuovo percorso sarebbe di 4 km contro gli attuali 16 km.

Inoltre, è anche allo studio la creazione di un *terminal* ferroviario, che sarebbe posto nella zona a Nord della piattaforma logistica e che consentirebbe di creare collegamenti diretti su ferro sia con il Porto di Civitavecchia, da cui dista solo 60 km, che con la *Cargo City* dell'Aeroporto di Fiumicino.

È opportuno menzionare che, in corrispondenza dell'ingresso Est e dell'ingresso Ovest, sono previsti anche spazi dedicati dove poter ospitare eventuali postazioni doganali, in virtù anche dell'ambizione di assurgere ad *HUB CARGO* non solo per l'Italia, ma anche per tutti quei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo e che oggi vedono penalizzato il proprio sviluppo economico per la carenza di simili infrastrutture.

La piattaforma logistica di Roma-Fiumicino sarà, invece, in grado di offrire alle merci che vi graviteranno proseguimenti con modalità multimodali, via mare (RORO), via terra (camion o treno) e via aerea.

Il progetto nella sua interezza prevede un investimento complessivo di circa 500 milioni di euro e si articola sulle seguenti componenti:

- superficie Fondiaria ca. 1.600.000 mq;
- comparto Logistica = n° 10 capannoni per complessivi 320.554 mq;
- centro Direzionale, posto all'interno del Comparto Logistica ed adiacente all'ingresso Est, per complessivi ca. 25.000 mq;
- comparto Artigiani, situato ad Ovest del Comparto Logistica e costituito da un capannone di ca. 22.500 mq, di cui è già stato elaborato il progetto architettonico;
- comparto Servizi, situato ad Est del Comparto Logistica, che si estende su una superficie territoriale di ca. 90.000 mq, da destinare a servizi di supporto alle attività del Comparto logistica (e.g. alberghi, ristoranti, commercio al dettaglio, uffici, stazione di servizio carburanti, banche, pubblici esercizi, ecc.);
- *terminal* ferroviario, situato a Nord del Comparto Logistica su un'area di ca. 250.000 mq e su cui sarà possibile realizzare, oltre all'area pavimentata per ospitare i binari ferroviari ed i piazzali di smistamento merci, anche ca. 26.000 mq di edifici di servizio al *Terminal* stesso (rimessa/officina locomotore, servizi per il personale, magazzini, impianti tecnologici specifici).

Interporto Civitavecchia "Cfft"

L'interporto di Civitavecchia "CFFT" è stato recentemente acquisito dalla società di diritto belga "Noord Natie", già presente nel porto di Civitavecchia con la società Civitavecchia *Forest Fruit Terminal*, che opera sulla banchina 24 con un *terminal* dedicato allo stoccaggio dei prodotti agroalimentari.

L'interporto di Civitavecchia, ben collegato tramite rete stradale all'Autostrada A12 Roma-Civitavecchia, è dotato di magazzini refrigerati e non, per una superficie coperta di 44.000 mq su un totale di 500.000 mq, ed un piazzale esterno di circa 300.00 mq.

I magazzini presenti sono sei, ciascuno di 6.500 mq con altezze di 11,50 mt l'uno. Tra le *facilities*, oltre ai servizi di sicurezza con cancelli d'ingresso sotto sorveglianza 24/7, che coprono anche i controlli ai parcheggi per rimorchi e camion, vanno menzionati i servizi di pallettizzazione dei contenitori, il controllo di qualità per la conservazione a diverse temperature, sotto-assemblaggio, imballaggio ed etichettatura, ecc.

L'obiettivo principale dell'Interporto di Civitavecchia è quello di creare una sinergia stabile fra lo stesso e il porto, anche attraverso il miglioramento dei collegamenti ferroviari, che dovranno essere completati per quanto riguarda il tratto mancante della lunghezza di 1,5 km.

L'interporto di Civitavecchia costituisce anche un'occasione per acquisire nuovi traffici per il *terminal* portuale, come già dimostrato dalle prime commesse che l'azienda è riuscita ad ottenere, passando in pochi mesi da circa 50 dipendenti ad oltre 80 lavoratori.

Interporto Civitavecchia Orte

L'interporto di Orte è individuato dal Regolamento (UE) 2013/1315 come terminale ferro/strada della rete TEN-T, che agisce su un corridoio della Rete "*core*" (Helsinki-La Valletta).

Per la sua localizzazione, in prossimità dello svincolo dell'Autostrada A1 e della grande viabilità di collegamento tra Lazio e Umbria, la struttura rappresenta il naturale *hub* per il progetto della distribuzione urbana delle merci su ferrovia.

L'interporto si estende su un'area di 320.000 mq e può contare su un magazzino di 12.500 mq di cui 6.500 adibiti a secco e 6.000 allestiti con 7 celle frigorifere a tecnologia avanzata, a temperatura e umidità controllata. La parte ferroviaria, in fase di realizzazione, terrà conto delle seguenti esigenze funzionali:

- un'area coperta servita direttamente da almeno un binario di carico/scarico con possibilità di accesso diretto al piano di carico dei carri ferroviari. In ogni caso le operazioni saranno svolte assicurando la protezione dagli agenti atmosferici;
- un'area dedicata alla manovra ferroviaria e alla sosta dei carri, individuando una soluzione in grado di ridurre i relativi costi sia in fase di accesso/egresso alle aree operative, sia in fase di accesso all'impianto dalla stazione di Orte, senza pregiudicare la possibilità di uso promiscuo dei binari da parte delle due componenti del traffico ferroviario (convenzionale, intermodale);
- possibilità di svincolo del locomotore.

L'Interporto di Orte, nella configurazione attuale, prevede, oltre al magazzino della superficie complessiva di 12.500 mq atto allo stoccaggio in aree refrigerate (0,6°C) e tradizionali di merci nazionali, doganali ed in deposito IVA:

- un edificio che sarà a servizio dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Stato e della Guardia di Finanza per l'espletamento delle rispettive attività di servizio e di controllo;
- un *terminal* ferroviario merci direttamente collegato con la rete ferroviaria nazionale, per la quale già sussiste l'apposito contratto di allaccio e di gestione sottoscritto con la soc. RFI S.p.A. in data 09/01/2014 (in corso di ultimazione);
- un *terminal* ferroviario dedicato alla movimentazione intermodale e merci alla rinfusa, composto da 2 binari della lunghezza di 1200 metri.

Centro Agroalimentare – Guidonia

Il Centro Agroalimentare Roma ("CAR") è una delle più importanti strutture europee per la commercializzazione dei prodotti ortofrutticoli ed ittici.

Il Centro può contare su una superficie coperta di oltre 300 mila mq, con un indotto che coinvolge quasi 6.000 persone. All'interno dell'area operano oltre 500 aziende che sviluppano un volume d'affari di oltre due miliardi di euro all'anno.

Grazie alla sua invidiabile posizione ed all'accentramento dell'offerta e della domanda che caratterizzano l'*input* e l'*output* di prodotti e servizi, il CAR rappresenta, quindi, un grande polo logistico, organizzato, tecnologicamente avanzato e informatizzato, capace di dar consistenza ad un reale processo d'integrazione tra produzione, commercio, distribuzione, *export*, imprese di logistica e di servizi.

Il centro ha saputo sfruttare tutte le strutture realizzate per diventare la piattaforma logistica di riferimento del territorio, guardando altresì a servizi terminali per strutture portuali (*in primis* Civitavecchia) sulle quali far conferire il trasporto ortofrutticolo.

Ciò ha fatto del CAR non solo il luogo dell'importante incontro tra domanda e offerta, ma anche un luogo in cui le merci transitano, arrivano, si lavorano, si acquistano, si preparano, si distribuiscono, direttamente alla città di Roma ed al resto d'Italia.

Il CAR di Guidonia è, pertanto, una struttura polifunzionale, capace di sviluppare importanti economie di scala e di ridurre drasticamente i costi logistici anche con le opportunità offerte dalle diverse piattaforme di carico refrigerate – gestite da operatori logistici – dove stoccare, preparare e ridistribuire le merci acquistate e dove gestire, secondo le proprie esigenze, di rifornimento dei punti vendita i flussi delle consegne in qualsiasi ora del giorno.

Per sviluppare ulteriormente le attività commerciali del Centro Agroalimentare di Roma, è stato siglato nel 2018 un protocollo di intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, al fine di lavorare congiuntamente per incrementare i volumi di merci in transito e in *import/export* dei prodotti ortofrutticoli laziali dal porto di Civitavecchia verso il CAR, oltre che per generare possibili ricadute positive per l'economia in termini fiscali e occupazionali.

Cinque sono le direttrici oggetto dell'accordo: internazionalizzazione delle imprese laziali nei mercati del Mediterraneo; sviluppo della logistica per l'ortofrutta (attenzione alla filiera agroalimentare, infrastrutture portuali, nuove tecnologie di trasporto a temperatura controllata, ecc.); attrazione e gestione di investimenti internazionali; pianificazione di proposte per l'intermodalità, l'infomobilità assistita, il trasporto a basso impatto ambientale dell'ortofrutta fresca del Lazio per valorizzare le produzioni territoriali; gestione editoriale di progetti mediatici per affermare la cultura delle infrastrutture economiche pubbliche.

Piattaforma Logistica Santa Palomba

L'area logistico-industriale di Santa Palomba è in parte coperta dal Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Lazio (Roma e Latina) e si estende per oltre 600 ettari.

È ripartita in superficie industriale, destinata ai servizi, aree verdi, viabilità e fasce di rispetto, estendendosi lungo la via Ardeatina, in un tratto la cui maggior parte appartiene al Comune di Roma, mentre per la rimanente parte insiste nei Comuni di Pomezia e Albano.

Nell'area in cui si trova la piattaforma logistica di Santa Palomba sono insediate importanti aziende multinazionali di produzione, tra cui Johnson & Johnson, Procter & Gamble e Fiorucci.

Sono presenti anche diverse aziende specializzate nella logistica, spedizioni e trasporti, quali DHL Supply Chain, Rifline, GLS, STEF, Cab Log, Laziale Distribuzione e Intermodeco.

Inoltre, nella piattaforma logistica di Santa Palomba, vi operano importanti operatori della grande distribuzione organizzata (SMA – Auchan, Coop, Carrefour, Pam Panorama) in conto terzi, e piattaforme di proprietà della distribuzione (Risparmio Casa, Sonepar).

Nell'area è presente un terminale ferroviario intermodale di proprietà di Mercitalia Logistica (terminale di Santa Palomba), collegato alla rete principale (linea Roma – Napoli per Formia) che sviluppa servizi a carro tradizionale e intermodale, con binari interni di 450 m circa di lunghezza.

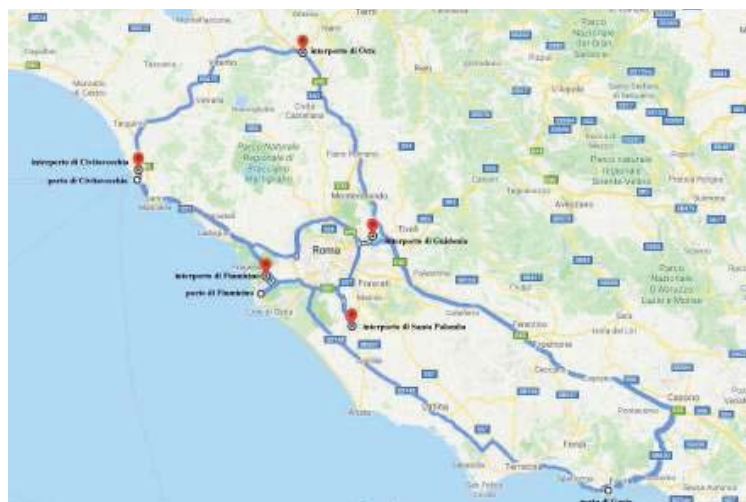
In base a rilevazioni parziali condotte dall'Area Metropolitana, si possono stimare flussi di veicoli merci leggeri pari a circa 650.000 veicoli/anno (veicoli equivalenti), così come veicoli pesanti per oltre 720.000 veicoli/anno (veicoli equivalenti).

Il volume movimentato complessivo si stima per circa 1,5 Mln di TEU/ anno. Tale valore è una stima cautelativa, ma dà l'idea dei flussi interessanti dell'area.

Il terminale di Santa Palomba, per la parte intermodale, ha un traffico orientativo di 2080 coppie/anno di treni, per più di 2000 ktonn/anno.

Considerati i numeri attuali e l'alto potenziale, è, pertanto, in fase avanzata l'idea progettuale di un nuovo interporto. È stata, infatti, presentata, da parte di alcuni imprenditori, la proposta di un interporto da realizzarsi in area contigua al fascio di presa e consegna dell'attuale terminale di Santa Palomba. Si tratterebbe di uno sviluppo previsto di centinaia di ettari complessivi, con terminale ferroviario dotato di *standard* europeo (binari da 750m) e aree per magazzini, oltre che servizi. Il progetto, che ha già visto uno studio di prefattibilità, avrebbe, inoltre, l'obiettivo di catalizzare il traffico stradale e di spostarlo sulla parte ferroviaria collegando i principali terminali ferroviari (es. Marcianise, Verona) e i porti di riferimento, tra cui Civitavecchia.

Localizzazione delle principali piattaforme logistiche



Fonte: “Elementi di base per la definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale”

1.5 Impatto del Covid-19 sugli indicatori socioeconomici del Lazio

L'analisi degli aspetti socioeconomici condotta al fine di determinare i settori che la ZLS intende promuovere ed i nessi economico funzionali tra le aree, è stata predisposta in base ai più aggiornati documenti ed indicatori disponibili che fanno riferimento all'anno 2019, con rilasci informativi nei primi mesi del 2020.

Tuttavia, la crisi sanitaria a partire dal 2020 ha prodotto un impatto inimmaginabile e vasto sui contesti economici e sociali regionali e ha determinato un cambiamento degli scenari attesi e della loro evoluzione nel tempo. Il protrarsi della crisi sanitaria non consente di valutare con ragionevole certezza la misura degli effetti che il Covid-19 produce sulle economie regionali al momento sono stati condotti esercizi di stima e previsione.

L'analisi, al 2019, del sistema economico regionale ai fini della ZLS è associata ad una breve analisi riferita all'anno 2020, basata sugli indicatori congiunturali rilevati da ISTAT su base trimestrale e sulla verifica delle previsioni elaborate da Banca d'Italia, ISTAT, OCSE, Svimez e Prometeia, circa l'andamento delle economie regionali nel prossimo futuro.

1.5.1 Scenario regionale

Il 2020 conferma la fine di un ciclo economico positivo che per il Lazio nell'ultima fase ha preso avvio nel 2014 e che ha fatto segnare, alla fine del 2019, un incremento del PIL regionale di quasi 9 punti percentuali.

Nel primo semestre del 2020, la Banca d'Italia ha previsto che l'attività economica nel Lazio si sarebbe contratta del 10,3% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, mentre in Italia la riduzione sarebbe dell'11,8% e su base annua.

Secondo le previsioni della Svimez, nel 2020 il PIL del Lazio diminuirebbe poco meno della media nazionale, attestandosi tra l'8% e l'8,5%. Le valutazioni di Unindustria, basate su dati Cerved, indicano che in regione il calo del fatturato delle imprese nel 2020 sarebbe sostanzialmente analogo a quello medio nazionale pari all'8,9%²¹.

In base alle elaborazioni su dati ISTAT e Prometeia, nel Lazio per il 2020 si prevede una contrazione del PIL pari a 8,5%, leggermente inferiore a quanto stimato a livello nazionale a conferma che le regioni del Centro Italia hanno pagato un costo della crisi inferiore a quello del Nord Italia e del resto del Paese²².

La caduta del PIL regionale per circa 17 miliardi di euro a valori correnti, si accompagna alla contrazione degli investimenti fissi lordi delle imprese per circa 5,4 miliardi di euro, pari a circa il 18,0%, alla riduzione dell'*import* di 5,7 miliardi di euro (-15,5%) e dell'*export* di circa 3,9 miliardi di euro (-15,0%), al peggioramento del livello dei consumi finali interni di quasi 10 miliardi di euro (-7,0%) e al calo del reddito delle famiglie che si ferma a circa 24.900 euro (-4,0%)²³.

Il rimbalzo positivo previsto per il 2021 si sposta in avanti nel tempo, anche alla luce delle nuove minacce di ulteriori picchi di contagi in ragione delle mutazioni del virus e dell'aumento del grado di

²¹ ISTAT, Stima preliminare del PIL, IV trimestre 2020.

²² Banca d'Italia, L'economia del Lazio n 12, luglio 2020.

²³ Stime su dati Prometeia, Banca d'Italia, Svimez.

contagiosità. Il rimbalzo del PIL avrebbe potuto essere di circa il 6,5%, che rappresenta una quota elevata, ma non sufficiente, al recupero delle perdite accumulate in questi mesi.

Nel 2020 le attività produttive bloccate nel Lazio sono pari al 53,7% del totale, valore inferiore rispetto alla media delle regioni del Centro Italia e della media nazionale, rispettivamente 56,7% e 57,7%.

Nel 2020, la perdita di fatturato delle imprese del Lazio ammonta a circa 184 miliardi di euro, pari al 45,3% del totale, valore inferiore alla perdita registrata nelle regioni del Centro Italia pari al 49,7% e nel Paese pari a 53,6%.

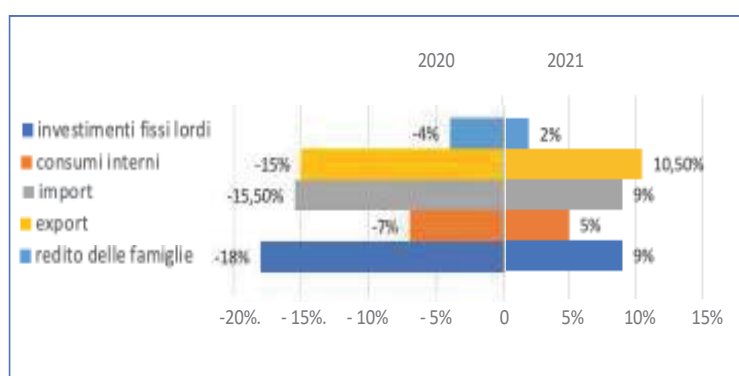
Attività produttive del Lazio bloccate dai provvedimenti di contenimento del Covid-19

	Unità locali	Fatturato	Valore aggiunto	Occupati
Lazio	53,7%	45,3%	41,7%	44,9%
Centro	56,7%	49,7%	43,6%	51,1%
ITALIA	57,7%	52,6%	47,1%	52,8%

Fonte: SVIMEZ

In base alla rilevazione di Camera di Commercio di Roma, riferita al mese di maggio 2020²⁴, oltre il 70% delle imprese ha registrato un calo del fatturato di oltre il 30% e solo poco più del 7% ha registrato un fatturato in aumento o stabile nel periodo del *lockdown*. Gli imprenditori hanno indicato per il rilancio misure volte a favorire l'accesso al credito e strumenti di sostegno per i settori più colpiti dalla crisi e per le famiglie. Inoltre, circa un terzo delle imprese intervistate ritiene che la crisi indurrà un maggiore utilizzo di tecnologie digitali nella propria azienda. Per il 2021, si prevedono incrementi anche negli investimenti fissi (+ 9%). I consumi interni potrebbero crescere del 5% e potrebbe verificarsi la ripresa del commercio internazionale e degli scambi commerciali (*import* 9% ed *export* 10,5%). Anche il reddito disponibile per le famiglie potrebbe aumentare (+ 2%).

Andamento componenti PIL. Anni 202-2021



Fonte: Elaborazione su dati Prometeia, Banca d'Italia, Svimez

Un mese di *lockdown* nella Regione Lazio genera perdite per 4,5 miliardi di euro, che rappresenta circa il 2,5% del PIL regionale, mentre la quota di perdite per il Paese si attesta al 3,1%. Si tratta di

²⁴ Camera di Commercio di Roma ha effettuato indagini a cadenza settimanale sugli effetti economici dell'emergenza su un campione di circa 500 imprese dell'industria e dei servizi di Roma e della sua area metropolitana, in prevalenza di piccola dimensione (circa l'80% del campione ha meno di 10 dipendenti e poco più del 10% tra 10 e 49 addetti).

776 euro *pro-capite* al mese, inferiore alla media delle regioni del Centro Italia, pari a 804 euro al mese, ed in linea con quella nazionale, pari a 788 euro al mese.

I costi del *lockdown* sulle imprese del Lazio

	Valore Aggiunto (mln euro)	Quota interessa dal blocco (% sul totale)	Minor Valore Aggiunto per mese di blocco (mln euro)	Minor Valore Aggiunto per mese di blocco (euro <i>pro-capite</i>)	Minor Valore Aggiunto per mese di blocco (% sul totale)
Lazio	176.024	30,8	4.511	776	2,6
Centro	336.032	34,5	9.672	804	2,9
ITALIA	1.556.521	36,7	47.062	788	3,1

Fonte: SVIMEZ

In tema di occupazione, tutte le categorie professionali sono interessate dal *lockdown*, gli occupati dipendenti e indipendenti, gli autonomi, le partite IVA. Nel Lazio sono interessati dal *lockdown* il 27,3% dei dipendenti e il 36,9% degli indipendenti, percentuali inferiori alla quota del Centro Italia, le cui percentuali sono rispettivamente del 31,9% e del 40,2%, e inferiore alla quota del Paese, rispettivamente 34,3% e 41,5%. La struttura fragile e parcellizzata dell'occupazione del Lazio si è tradotta in un *lockdown* che ha generato un maggiore impatto sugli occupati indipendenti.

L'impatto del *lockdown* per tipologia di occupazione

	Occupati interessati dal blocco (%)	Dipendenti interessati dal blocco (%)	Indipendenti interessati dal blocco (%)
Lazio	29,8	27,3	36,9
Centro	34,3	31,9	40,2
ITALIA	36,5	34,3	41,5

Fonte: SVIMEZ

Il comparto turistico è stato duramente colpito dalla crisi di Covid-19. Nei mesi di gennaio e febbraio 2020 l'afflusso turistico è rimasto su livelli analoghi a quelli del 2019, mentre, dal mese di marzo, è calato rapidamente fino ad azzerarsi in aprile e maggio.

Nei primi nove mesi del 2020, le presenze nelle strutture alberghiere della Città Metropolitana di Roma Capitale, che rappresentano il 90% di quelle del Lazio, sono diminuite del 77,1% rispetto allo stesso periodo del 2019, quelle dei turisti stranieri, che nel 2019 rappresentavano oltre i due terzi delle presenze complessive, di oltre l'80%²⁵. Nel mese di settembre 2020, le presenze di turisti stranieri erano l'8% di quelle registrate nel settembre del 2019. Nel Lazio la spesa dei turisti stranieri è calata nei primi sei mesi di quasi 2,5 miliardi di euro²⁶; nel Paese, tale calo corrisponderebbe ad oltre i due terzi la spesa.

Nel primo semestre del 2020, il traffico di merci nei porti regionali (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta)²⁷ è diminuito di circa un quarto rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, quello di *container* (contenitori TEU) del 14,5%.

²⁵ Ente Bilaterale Turismo Lazio (EBTL).

²⁶ Banca d'Italia, Indagine sul turismo internazionale, 2019.

²⁷ Dati dell'Autorità portuale.

Nel periodo osservato, si è ridotta dell'83,5% la presenza dei crocieristi e si è pressoché azzerata nel terzo trimestre del 2020, mentre i passeggeri sui servizi di linea sono diminuiti di quasi due terzi.

1.5.2 Scenario nazionale

La Commissione Europea²⁸ sottolinea che l'economia italiana è nuovamente alle prese con le misure di contenimento del virus che, rispetto alla primavera del 2020, incidono direttamente su una frazione molto più piccola dell'attività economica. In particolare, il settore industriale, che rappresenta un'ampia quota dell'economia italiana, e il settore delle costruzioni, continuano a operare senza restrizioni, il che ha impedito un calo della produzione ancora maggiore nel quarto trimestre del 2020.

Sulla base dei dati trimestrali relativi all'andamento del PIL, la produzione reale è diminuita dell'8,8% nel 2020. A causa del riporto negativo dal quarto trimestre del 2020 e del debole inizio di quest'anno, la Commissione prevede che il PIL reale aumenti del 3,4% nel 2021 ed in modo analogo nel 2022 sullo slancio acquisito nella seconda metà di quest'anno e della continua ripresa del settore dei servizi. Tuttavia, non si prevede che il PIL reale torni completamente al livello del 2019 entro la fine del 2022. Le previsioni macroeconomiche per l'Italia rilasciate dalla Direzione generale degli Affari economici e finanziari (DG ECFIN) della Commissione Europea sono riportate nella seguente tabella.

Italia Previsioni economiche				
	2019	2020	2021	2022
PIL (% su base annua)	0,3	-8,8	3,4	3,5
Inflazione (% su base annua)	0,6	-0,1	0,8	0,9

Fonte: Commissione Europea. Previsioni economiche d'inverno 2021

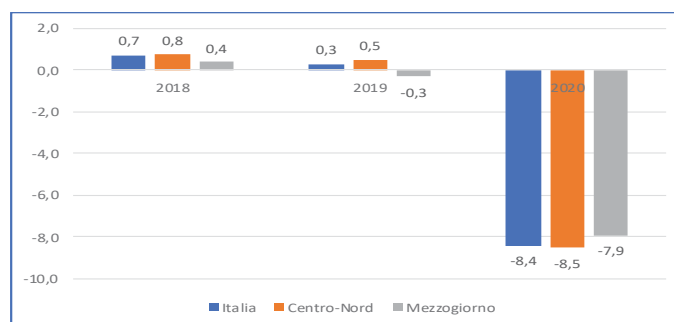
Le previsioni di ripresa si basano sul sostegno per attutire le ricadute della pandemia in termini di reddito e posti di lavoro e per preservare la redditività delle imprese a corto di liquidità, in particolare le PMI. L'impatto sulla crescita derivante dalle misure politiche relative al NGEU non è ancora incluso in questa previsione e costituisce, quindi, un'ulteriore opportunità al rialzo per le prospettive di crescita. Il presunto allentamento delle restrizioni entro l'estate 2021 dovrebbe giovare, in particolare, alla ripresa dei consumatori, mentre gli investimenti immobiliari grazie al *Superbonus* 110% sono in crescita, così come gli investimenti delle imprese che, dopo il forte calo nel 2020, dovrebbero recuperare flussi di cassa e migliorare le prospettive della domanda.

Nella seconda metà del 2020, i crediti d'imposta sosterranno la spesa in conto capitale per gli investimenti fornendo un considerevole contributo alla crescita del commercio netto, in considerazione di un'ampia crescita delle esportazioni, in linea con il commercio globale. La ripresa del settore turistico sarà in ritardo, poiché si prevede che i visitatori, soprattutto dall'estero, si riavvicinino al territorio solo gradualmente, con il diminuire dell'incertezza.

²⁸ Commissione europea. Previsioni economiche d'inverno 2021.

Le previsioni sul PIL per il 2020 presentate da SVIMEZ²⁹, articolate per le ripartizioni geografiche del Centro-Nord e Mezzogiorno, sono in linea con quelle rilasciate dalla Commissione Europea e dalle altre agenzie governative, con una riduzione pari all'8,4%, che nelle regioni del Centro Nord sale ad 8,5% e nel Mezzogiorno si attesta al 7,9%.

Variazioni del PIL 2018-2020 a prezzi costanti 2010 (%)



Fonte: SVIMEZ

A partire dai primi mesi del 2020, si sono succedute le previsioni circa l'andamento del PIL in Italia; tuttavia, tali previsioni presentavano una grande variabilità, dal -6,5% di Prometeia al -12,8% del Fondo Monetario Intenzionale.

PIL Variazione annua su valori reali (%)

	Italia
Prometeia (marzo 2020)	- 6,5
FMI (aprile 2020)	- 9,1
MEF – DEF 2020 (aprile 2020)	- 8,0
Commissione europea (maggio 2020)	- 9,5
Prometeia (maggio 2020)	- 8,5
Banca d'Italia (giugno 2020)	- 9,2
ISTAT (giugno 2020)	- 8,3
OCSE (giugno 2020)	- 11,3
FMI (giugno 2020)	- 12,8
UpB (luglio 2020)	- 9,0
Commissione europea (luglio 2020)	- 11,2
Prometeia (luglio 2020)	- 10,1

Fonte: Prometeia

Nel 2020, il PIL è diminuito dell'8,9%, mentre, in base agli ultimi dati congiunturali la variazione acquisita per il 2021 è pari a +2,3%³⁰. In termini congiunturali, l'economia italiana registra, dopo il recupero del terzo trimestre del 2020, una nuova contrazione nel quarto trimestre, a causa delle nuove misure adottate per il contenimento dell'emergenza sanitaria, con un'accelerazione del calo tendenziale del PIL che passa da -5,1% del trimestre precedente a -6,6%³¹. Nel quarto trimestre del 2020, si stima che il PIL, espresso in valori concatenati con anno di riferimento 2015, sia diminuito

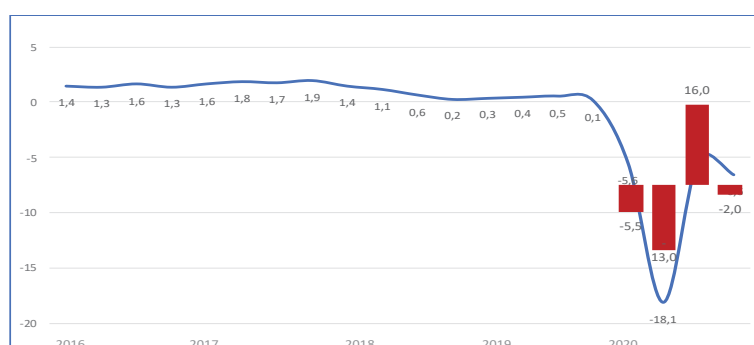
²⁹ SVIMEZ, l'impatto economico e sociale del Covid-19: Mezzogiorno e Centro-Nord, aprile 2020.

³⁰ ISTAT, Stima preliminare del PIL – IV trimestre 2020, febbraio 2020.

³¹ ISTAT, Stima preliminare del PIL – IV trimestre 2020, 2 febbraio 2020.

del 2,0% rispetto al trimestre precedente e del 6,6% in termini tendenziali. La variazione congiunturale è determinata dalla contrazione del valore aggiunto in tutti i principali comparti produttivi (agricoltura, silvicoltura e pesca, industria e servizi), e dalla riduzione della domanda sia nella componente nazionale che in quella estera.

Prodotto interno lordo, variazioni percentuali congiunturali e tendenziali



Fonte: ISTAT

A dicembre 2020, si stima che l'indice della produzione industriale³² si riduca dello 0,2% rispetto a novembre. Nella media del quarto trimestre la flessione è dello 0,8% rispetto al trimestre precedente. L'indice mensile mostra un aumento congiunturale sostenuto per l'energia pari all'1,8%, e un più modesto incremento per i beni intermedi pari all'1,0%, mentre diminuzioni contraddistinguono i beni strumentali pari allo 0,8% e, in misura più contenuta, i beni di consumo pari allo 0,3%.

A dicembre 2020, l'indice complessivo diminuisce in termini tendenziali del 2,0% e si registra un incremento tendenziale solo per i beni intermedi pari al 4,1%, mentre i restanti comparti mostrano flessioni: un calo pronunciato per i beni di consumo pari al 9,8% e meno marcato per gli altri aggregati per i beni strumentali, pari al 2,1% e per l'energia 0,7%.

I settori di attività economica che registrano i maggiori incrementi tendenziali sono la fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche, che si attesta al 10,9%, la fabbricazione di prodotti chimici, con un incremento del 7,5%, e la fabbricazione di apparecchiature elettriche, pari al 6,8%. Viceversa, le flessioni più accentuate si registrano nelle industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori, pari al 28,5%, nella fabbricazione di coke e prodotti petroliferi raffinati, pari al 16,5%, e nella fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e preparati, pari al 10,9%.

Nel 2020, escludendo i settori dell'agricoltura, delle attività finanziarie e assicurative e la pubblica amministrazione, il numero di unità locali che hanno interrotto le attività è quasi 6 su 10. A risentirne sono i livelli di fatturato ridotti del 51,6%, il valore aggiunto ridotto del 47% e l'occupazione, che scende del 52,8%. Il blocco di questi mesi ha colpito duramente, sia pure con diversa intensità, l'industria, le costruzioni, i servizi e il commercio³³.

Attività produttive bloccate dai provvedimenti di contenimento del Covid-19 per settore

³² ISTAT, Nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, gennaio 2021.

³³ SVIMEZ, l'impatto economico e sociale del Covid-19: Mezzogiorno e Centro-Nord, aprile 2020.

	Unità locali	Fatturato	Valore aggiunto	Occupati
B: estrazione di minerali da cave e miniere	97,5%	41,0%	41,7%	79,9%
C: attività manifatturiere	62,7%	60,0%	64,4%	67,1%
F: costruzioni	70,4%	59,8%	54,4%	59,6%
G: commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	86,3%	71,1%	78,1%	82,3%
I: attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	93,2%	76,6%	72,7%	85,9%
L: attività immobiliari	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
M: attività professionali, scientifiche e tecniche	2,8%	12,5%	5,8%	5,7%
N: noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	59,4%	51,7%	37,3%	23,6%
R: attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
S: altre attività di servizi	96,5%	91,8%	94,3%	96,2%
Totale	57,3%	51,6%	47,0%	52,8%

Fonte: SVIMEZ

SVIMEZ ha stimato che un mese di *lockdown* «costi» quasi 48 miliardi di euro, pari cioè al 3,1% del PIL italiano, oltre 37 dei quali «sostenuti» al Centro Nord e circa 10 nel Mezzogiorno. La media nazionale si attesta a 788 euro *pro-capite* al mese, oltre 1.000 euro al Nord contro i quasi 500 al Sud.

La trasversalità settoriale della crisi in corso è tale che tutte le categorie, seppur con un'intensità variabile, sono segnate dal *lockdown*: gli occupati dipendenti e indipendenti, gli autonomi, le partite IVA.

In Italia, sono interessati dal *lockdown* il 34,3% dei dipendenti e il 41,5% degli indipendenti. Al Nord l'impatto sull'occupazione dipendente risulta più intenso che nel Mezzogiorno, rispettivamente del 36,7% e del 31,4%, soprattutto per l'effetto della concentrazione territoriale di aziende di maggiore dimensione e solidità. Viceversa, la struttura più fragile e parcellizzata dell'occupazione meridionale ha determinato un maggiore impatto del *lockdown* sugli occupati indipendenti, che risultano pari al 42,7%, superiori, quindi, al 41,3% del Nord e al 40,2% del Centro Italia.

Le proiezioni macroeconomiche per l'Italia nel quadriennio 2020-23, elaborate dalla Banca d'Italia³⁴ evidenziano come, dopo il ritorno a una crescita economica sostenuta nel terzo trimestre del 2020, il forte aumento dei contagi degli ultimi mesi si stia riflettendo sulle prospettive di breve termine. L'ipotesi assunta per la proiezione è quella di un persistere degli attuali livelli dell'epidemia nelle prossime settimane, di un successivo graduale rientro nel corso della prima metà del 2021 e di un completo superamento dell'emergenza entro il 2022.

In questo scenario, il sostegno considerevole all'attività economica arriva dalla politica di bilancio e dal programma *Next Generation* EU che possono innalzare il livello del PIL complessivamente di circa 2,5 punti percentuali nell'arco del triennio 2021-23. Nel periodo considerato si assisterebbe ad un recupero degli investimenti dopo la forte caduta del 2020, spinti dagli interventi finanziati con i fondi *Next Generation* EU, nonché dalle favorevoli condizioni di credito. Le esportazioni, dopo la caduta del 2020, sarebbero in crescita in linea con la prevista espansione della domanda estera trainata dallo scambio di beni, che si riporterebbero sui valori pre-crisi già a inizio 2021, mentre quello dei servizi sarebbe più lento per via della debolezza dei flussi turistici internazionali.

³⁴ Banca d'Italia, Proiezioni macroeconomiche per l'economia italiana (esercizio coordinato dell'Eurosistema), dicembre 2020.

Banca d'Italia prevede che il numero di ore lavorate diminuisca nel 2020 di quasi il 13%, recuperando gran parte della caduta entro il 2023, mentre la riduzione del numero di occupati quest'anno sarebbe stata limitata all'1,8%, grazie all'esteso ricorso alla Cassa integrazione guadagni (CIG).

I prezzi al consumo diminuirebbero lievemente nel 2021 principalmente per effetto della caduta di oltre il 30% delle quotazioni del petrolio; l'inflazione rimarrebbe molto bassa nel 2021, per poi risalire all'1,2% nel 2023.

Proiezioni macroeconomiche per l'economia italiana – Variazioni (%)

	2020	2021	2022	2023
PIL				
Consumi delle famiglie	- 9,0	3,5	3,8	2,3
Consumi collettivi	-9,0	3,6	3,0	1,7
Investimenti fissi lordi	-12,0	5,1	11,5	5,1
di cui Investimenti in beni strumentali	-10,2	8,8	13,5	6,8
Investimenti in costruzioni	-14,3	9,2	8,9	2,9
Esportazioni totali	-15,9	9,3	4,9	3,4
Importazioni totali	-12,4	9,7	6,2	3,2
Prezzi al consumo	-0,2	0,5	0,2	1,2
Occupazione (ore lavorate)	-12,8	3,7	3,8	2,4
Occupazione (numero occupati)	-1,8	-1,0	1,6	1,2
Tasso di disoccupazione*	9,2	10,4	10,0	9,5

Fonte: Banca d'Italia, Proiezioni macroeconomiche * medie annue

1.5.3 Scenario internazionale

Le economie internazionali, pur in modo incerto, mostrano segni di miglioramento da mettere in relazione con la riduzione significativa delle infezioni e l'avvio delle campagne vaccinali in molti Paesi.

Il Fondo Monetario Internazionale ha rivisto al rialzo le previsioni del PIL mondiale per il 2020 e per il 2021 e, dopo la riduzione del 3,5%, nell'economia è attesa una crescita del 5,5%. A novembre 2020, il commercio mondiale di merci in volume ha recuperato i livelli pre-Covid, aumentando fino a raggiungere il +2,1% in termini congiunturali³⁵, in netta accelerazione rispetto al mese di ottobre, dove si attestava a +0,7%. Tuttavia, il PMI globale³⁶ sui nuovi ordinativi all'*export*, che a dicembre e gennaio è sceso sotto la soglia di espansione, suggerisce una moderazione della domanda mondiale nei prossimi mesi.

Nel 2020, la Cina fa registrare una crescita del PIL pari al +2,3% e nelle previsioni del FMI quest'anno toccherà il +8,1%. Negli Stati Uniti, la stima preliminare del PIL prevede un incremento congiunturale dell'1,0%, che corrisponde a una contrazione complessiva del 3,5% per il 2020.

Secondo le previsioni economiche d'inverno 2021, l'economia della zona euro crescerà del 3,8% sia nel 2021 che nel 2022, mentre l'economia dell'UE crescerà del 3,7 % nel 2021 e del 3,9 % nel 2022.

³⁵ Central planning bureau, citato da ISTAT, Nota mensile sull'andamento dell'economia italiana, gennaio 2021.

³⁶ Il *Purchasing Managers' Index* è misurato ogni mese in base alle indicazioni fornite dai direttori agli acquisti delle aziende e anticipando le analisi congiunturali. fornisce le tendenze del settore privato in termini di vendite, occupazione, scorte e prezzi.

Al contempo, il PIL mondiale (esclusa l'UE), che si è contratto del 3,4% nel 2020, dovrebbe crescere del 5,2% e del 3,8% rispettivamente nel 2021 e nel 2022.

Nell'area euro, dopo il rimbalzo dei mesi estivi, la stima preliminare del PIL nel quarto trimestre indica una flessione congiunturale pari a - 0,7%. Il PIL francese si è ridotto del 1,3% mentre quello spagnolo e tedesco hanno registrato modesti incrementi, rispettivamente del +0,4% e del +0,1%. Nel complesso, nel 2020, l'attività economica dell'area euro, misurata in termini destagionalizzati, si è ridotta del 6,8% e le recenti previsioni del FMI indicano che quest'anno il recupero non dovrebbe superare il 4,2%. Nel mese di dicembre le vendite al dettaglio sono cresciute del 2,0% rispetto al mese precedente ed il tasso di disoccupazione si è stabilizzato all'8,3%.

Scenario europeo: Previsioni PIL Reale nel 2020 e 2021

	2020	2021
UE	-8,1	+5,0
Germania	-6,3	+4,4
Francia	-9,4	+6,5
Italia	-10,1	+5,9
Spagna	-9,9	+5,1
Paesi Bassi	-6,3	+4,7
Portogallo	-9,6	+4,8
Grecia	-9,2	+4,5
Regno Unito	-11,4	+6,9

Fonte: Prometeia (Rapporto di previsione, luglio 2020)

1.6 Settori e filiere da sostenere e rafforzare nella ZLS

La formulazione di indicazioni circa i settori da sostenere e le filiere da rafforzare si basa sulla lettura congiunta degli indicatori che riguardano: (i) gli aspetti salienti che caratterizzano le imprese localizzate in aree ZLS; (ii) le indicazioni in merito alle aree di specializzazione elaborate dalla Strategia di Specializzazione Intelligente regionale; (iii) le vocazioni produttive tradizionalmente consolidate delle aree ZLS; (iv) il grado di centralità dei settori e la densità delle relazioni nel sistema produttivo regionale; (v) l'apporto che i sistemi locali interessati assicurano alle imprese e ai settori per la produzione di valore aggiunto; (vi) le prospettive dell'economia regionale, anche alla luce della Strategia di Sviluppo Sostenibile recentemente varata; (vii) il rilancio dell'economia del mare.

In via prioritaria, è opportuno sottolineare che settori e filiere da sostenere e rafforzare non possono essere uguali per tutto il territorio regionale, ma devono essere definite in base alle caratteristiche produttive e relazionali dei sistemi locali, che risultano estremamente variegate. La scelta delle filiere e dei settori va calata nella dimensione locale, pur non rinunciando ad uno sguardo di sistema. Si tratta di applicare i criteri di selezione per ciascuno dei comuni e di declinarli in base alle loro caratteristiche, così da assicurare un intervento su misura.

Per ciò che concerne il sistema produttivo regionale, si può osservare che le aree interessate dalla ZLS hanno livelli di specializzazione produttiva disomogenei: per alcune aree essi sono particolarmente pronunciati (Roma Sud, Pomezia, Latina per il chimico farmaceutico); viceversa, per altre aree, si registra un livello di specializzazione contenuto o nullo. La specializzazione asimmetrica

nei settori di interesse della ZLS si unisce alla polverizzazione delle realtà produttiva regionale, laddove gran parte delle imprese del Lazio sono costituite da meno di dieci addetti. 95,9% in provincia di Frosinone, 95,6% Latina, 98,1% Rieti, 95,6% Roma, 97,1% Viterbo.

Le prestazioni in tema di innovazione del sistema produttivo regionale sembrano essere contenute e tutti gli indicatori esaminati (fra tutti, il numero di imprese coinvolte in processi di innovazione e imprese con attività innovative) evidenziano un significativo scostamento dalle medie registrate nelle regioni del Centro Italia e nel resto del Paese. Di contro, si registra una propensione alla spesa in innovazione superiore a quella nazionale; ciò ad indicare, con ogni probabilità, la necessità di rendere più produttivi gli investimenti in ricerca, rafforzando i collegamenti tra università/centri di ricerca e imprese.

La competitività del sistema produttivo risulta in costante crescita a partire dal 2012 e tutti i fattori sembrano essere in miglioramento, circostanza che consente al sistema produttivo laziale un posizionamento in linea con la dimensione nazionale, e che registra margini di miglioramento nella dimensione internazionale. Nel 2019, il *Regional Competitive Index* colloca il Lazio alla 163° posizione su 268 regioni europee considerate. Il contributo che le prestazioni ambientali possono assicurare per il posizionamento competitivo sembra essere un fatto acquisito tra le imprese del Lazio.

I settori e le filiere da sostenere e valorizzare nell'ambito della ZLS corrispondono a quelli della Strategia Regionale di Specializzazione Intelligente (S3). Si tratta di assicurare il più elevato grado di interconnessione tra le scelte operate nell'ambito della ZLS ed i contenuti della S3, al fine di determinare un sistema produttivo regionale che operi in modo razionale e coerente, di potenziare l'impatto degli investimenti a sostegno delle imprese localizzate nelle aree, di evitare la frammentazione degli interventi e mettere a sistema strumenti e obiettivi finora raggiunti in materia di sostegno all'innovazione ed alla ricerca. Adottare condizioni di sostegno alle imprese della ZLS chiaramente collegate con la S3 rafforza i percorsi di valorizzazione delle eccellenze (tecnologie e competenze), favorisce un processo di riposizionamento dell'intero sistema produttivo regionale verso segmenti e mercati a maggior valore aggiunto, sostiene innovazione e internazionalizzazione.

Le aree di specializzazione della S3 che meglio sembrano sostenere la finalità della ZLS alla luce dei settori prevalenti sono quelle di Scienze della Vita (biotecnologico/farmaceutico, dispositivi medici, informatica per la sanità, benessere/*wellbeing*), *agrifood*, *green economy* (bioedilizia, energia, servizi ecosistemici, trattamento dei rifiuti, percorso di simbiosi industriale, mobilità, *smart-city*), *automotive*, *Blue Economy*.

Risulta del tutto evidente che in un'ottica di attrazione degli investimenti, in aggiunta alle citate aree di specializzazione sono da considerare quelle relative ad Aerospazio (materiali avanzati, telerilevamento e comunicazione, satelliti, trasporto ed accesso allo spazio, traffico aereo ed aeroportuale, sistemi aereonautici e stratosferici), beni culturali e tecnologie della cultura (diagnostica, conservazione, restauro, fruizione e gestione), industrie creative digitali (audiovisivo digitale, televisione digitale, musica digitale, editoria digitale, arti interattive, servizi ed applicazioni digitali, internet e mobili), sicurezza.

Ulteriori considerazioni circa i settori e le filiere da sostenere nascono dalla strategia per *la Blue Economy*, finalizzata a promuovere lo sviluppo economico regionale basato sul mare con attenzione agli aspetti della innovazione e sostenibilità ambientale, del miglioramento della dotazione infrastrutturale, della ricostruzione di un'identità "marittima" della regione, consolidando tutti i comparti coinvolti nell'economia sostenibile del mare. La *Blue Economy* dovrà dare impulso alle attività che utilizzano il mare come trasporto marittimo, porti e settore cantieristico, energie rinnovabili marine, l'acquacoltura, la pesca, le biotecnologie marine, il turismo di crociera ed i relativi indotti.

Nell'ambito delle aree di specializzazione e delle traiettorie di sviluppo tecnologico della S3 è necessario affinare i criteri indispensabili a determinare i settori e le filiere da sostenere in via prioritaria, considerando ulteriori informazioni di dettaglio scalate il più possibile a livello locale, circa il modello di relazioni produttive che "lega" le imprese e le mette in rete, le attività prevalenti delle imprese localizzate in aree ZLS, le caratteristiche e le vocazioni dei sistemi locali di appartenenza. Le vocazioni e le tradizioni produttive delle aree interessate dalla ZLS rappresentano, infatti, elementi aggiuntivi utili per identificare settori e filiere produttive da sostenere.

I sistemi locali in esame che ricomprendono aree destinate alla ZLS sono caratterizzati dalla permanenza nel tempo di configurazioni spaziali e relazionali determinate dal modo nel quale si è consolidata e stratificata l'organizzazione delle attività e dalle relazioni territoriali. I sistemi locali in questione non sono meteore che in breve si esauriscono e scompaiono, ma sono reti locali affidabili e radicate in grado di proporre stabili traiettorie di sviluppo. Peraltro, la persistenza di questi sistemi genera ricadute in tema di attrazione degli investimenti, laddove le imprese che dovessero insediarsi potranno ottenere concreti vantaggi produttivi per la partecipazione a solide reti con un sistema di relazioni tradizionalmente consolidato. Tali circostanze consentono di affermare la rilevanza ai fini della ZLS dei settori e delle filiere di queste aree, anche se in molti casi hanno un'incidenza modesta nel panorama produttivo regionale.

I gruppi di specializzazione che caratterizzano queste aree sono:

- urbano, prevalentemente portuale, Civitavecchia;
- urbano ad alta specializzazione, Roma;
- petrolchimica e farmaceutica per il sistema locale di Frosinone, Pomezia e Latina;
- mezzi di trasporto, Cassino;
- agro-alimentare, Sabaudia;
- materiali da costruzione, Civita Castellana e Gaeta;
- urbano non specializzato, Fondi, Formia, Viterbo, Rieti e Tarquinia.

Nella selezione dei settori e delle filiere è opportuno considerare il grado di centralità dei settori, la densità delle relazioni intersettoriali e la capacità di ciascuno nel propagare gli effetti degli investimenti ZLS all'intero sistema di imprese laziali. Il grado di centralità è rappresentato dal numero di relazioni attive (in entrata e in uscita) di ciascun settore e coglie l'importanza relativa di un settore all'interno del sistema di relazioni, misurandone la capacità di trasmissione o ricezione degli impulsi dal resto del sistema economico: più elevato è il grado di centralità, maggiore sarà il suo ruolo nella trasmissione degli effetti agli altri comparti. I settori a maggiore centralità sono

commercio all'ingrosso, altri servizi di mercato, costruzioni, alimentari e bevande, trasporto su gomma, alloggio e ristorazione, servizi legali e contabilità, produzione macchinari, prodotti in metallo, attività immobiliari, magazzinaggio. Alcuni importanti settori della specializzazione regionale, quali farmaceutica, trasporti marittimi, trasporti aerei, trasporti su gomma, apparecchiature elettriche ed elettroniche risultano invece caratterizzati da un posizionamento periferico con una ridotta capacità di trasferire e diffondere gli effetti.

Riguardo la trasmissione degli impulsi da e verso il resto del sistema economico, i settori delle costruzioni e gli altri servizi di mercato risultano a trasmissione diffusa (propagazione estesa e veloce). I settori alimentari e bevande, prodotti in metallo e servizi legali e di contabilità, sono a trasmissione selettiva (trasmissione circoscritta ma veloce); macchinari, commercio all'ingrosso e alloggio e ristorazione sono a trasmissione gerarchica (trasmissione estesa ma lenta); i trasporti terrestri sono a trasmissione debole (circoscritta e lenta).

La concentrazione di imprese "*port related*" ed il grado di interdipendenza delle attività di impresa con il nodo portuale di riferimento rappresentano un ulteriore criterio da utilizzare per la selezione dei settori e delle filiere da sostenere nelle aree ZLS. Le imprese "*port related*" si concentrano per circa il 50% nell'area di Roma, per il 12% nell'area di Pomezia, per il 4% nelle aree di Aprilia, Latina, Viterbo e per il 3% nell'area di Rieti. Le imprese "*port related*" insediate nelle aree ZLS operano per circa il 35% nel settore del commercio, per il 13% in quello manifatturiero, per il 9% nelle costruzioni edili, per il 6% nel trasporto e magazzinaggio e per il 5% nel noleggio e servizi alle imprese.

Le proiezioni macroeconomiche per l'Italia nel quadriennio 2020-2023 elaborate dalla Banca d'Italia prevedevano un successivo graduale rientro nel corso della prima metà del 2021 e di un completo superamento dell'emergenza entro il 2022. Per il 2021 si prevedevano incrementi negli investimenti fissi (+9%). I consumi interni potrebbero crescere del 5% e verificarsi la ripresa del commercio internazionale e degli scambi commerciali (*import* 9% ed *export* 10,5%). Anche il reddito disponibile per le famiglie potrebbe aumentare (+2%). I settori che per primi si rilanceranno nel post-Covid sono quelli legati alle esportazioni verso Paesi *extra-europei* che hanno risolto in anticipo la crisi sanitaria, in particolare i Paesi dell'estremo oriente.

Il 95,4% dell'*export* e il 96,7% dell'*import* delle imprese del Lazio riguarda il settore delle attività manifatturiere. Oltre i prodotti manifatturieri, si esportano anche i prodotti del settore agricoltura, silvicoltura-pesca, pari all'1,2% del totale, e i prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento, pari allo 0,8% del totale. I mercati di sbocco dell'*export* prevalenti sono Stati Uniti, Regno Unito, Germania e Cina.

In conclusione, le evidenze dell'analisi socio-economica condotta insieme alla lettura combinata delle caratteristiche salienti del sistema produttivo regionale sinteticamente richiamate suggeriscono di concentrare gli interventi di sostegno e valorizzazione nei seguenti settori e filiere.

- in base alle previsioni della S3 regionale: Scienze della Vita (biotecnologico/ farmaceutico, dispositivi medici, informatica per la sanità, benessere/*wellbeing*), *agrifood*, *green economy* (bioedilizia, energia, servizi ecosistemici, trattamento dei rifiuti, percorso di simbiosi industriale, *mobilità*, *smart-city*), *automotive*, *Blue Economy*;

- in base al criterio di permanenza e robustezza: petrolchimica e farmaceutica, mezzi di trasporto, agro-alimentare, materiali da costruzione costruzioni navali, elettronica, trasporto e logistica;
- in base al criterio di centralità: commercio all'ingrosso, altri servizi di mercato, costruzioni, alimentari e bevande, trasporto su gomma, alloggio e ristorazione, servizi legali e contabilità, produzione macchinari, prodotti in metallo, attività immobiliari, magazzinaggio;
- in base al criterio di propagazione: costruzioni e gli altri servizi di mercato (propagazione estesa e veloce), alimentari e bevande, prodotti in metallo e i servizi legali e di contabilità (trasmissione circoscritta ma veloce), macchinari, commercio all'ingrosso e alloggio e ristorazione (trasmissione estesa ma lenta), trasporti (circoscritta e lenta);
- per il criterio di *port related*: commercio, manifatturiero, costruzioni edili, per il 6% nel trasporto e magazzinaggio noleggio e servizi alle imprese;
- in base ai flussi di *import/export*: attività manifatturiere, agricoltura, silvicoltura-pesca, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento.

Si precisa che tutte i settori e le filiere indicate sono in grado di sostenere lo sviluppo regionale in ragione delle agevolazioni e dei benefici di cui le imprese localizzate in area ZLS potranno godere.

2. PERIMETRAZIONE AREE ZLS

2.1 *Executive summary*

La perimetrazione delle aree da inserire nella ZLS della Regione Lazio è stata costruita a partire dall'identificazione dei comuni candidati nello studio preliminare "Elementi di base per la definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale", redatto dal Gruppo di Lavoro e formalizzato a fine 2020.

All'interno di ogni Comune, aiutati anche dalle considerazioni emerse nello studio delle principali grandezze macro-economiche effettuato (Cfr. Capitolo Relazione illustrativa del Contesto economico e sociale del Lazio per la ZLS) e delle linee evolutive tracciate sui temi della logistica, dei trasporti e delle infrastrutture tracciate dai principali documenti di programmazione regionale, sono state identificate le aree di pertinenza sulla base della valutazione di differenti *layer* analitici sovrapposti: le informazioni relative ai Piani regolatori generali, le informazioni empiricamente rilevate dall'analisi geo-spaziale dei territori, le informazioni riguardanti i principali poli logistici mappati dallo studio preliminare, le informazioni provenienti da uno studio pubblicato da Unindustria che, benché datato, identifica puntualmente alcune aree industriali dismesse.

Sulla base della sovrapposizione dei suddetti *layer* informativi, si è identificato un perimetro di territorio candidabile per la ZLS della Regione Lazio. Tale perimetro è stato identificato anche su base "particellare" e rappresenta una proposta di ZLS da utilizzare per la successiva condivisione con i Comuni interessati. Tale analisi ha riguardato i dati disponibili in Regione e, dunque, contempla eventuali *tuning* successivi, da attivarsi in collaborazione con i Comuni interessati, soprattutto in considerazione:

- del Piano Regolatore non è disponibile per tutti i Comuni interessati. Tuttavia, la metodologia utilizzata "a più strati" di analisi tra loro sovrapponibili ha consentito di sviluppare alcuni effetti compensativi;
- dei dati catastali sono stati acquisiti dal protocollo "Mosaico" i cui dati non presentano caratteristiche di ufficialità³⁷;
- di alcuni studi sulle aree dismesse del Lazio non hanno consentito di addivenire ad una localizzazione geografica e lo studio di Unindustria, utilizzato per l'analisi ma pubblicato nel 2016, identifica zone industriali dismesse che potrebbero nel tempo aver ricevuto interventi di valorizzazione.

Lo studio condotto, anche alla luce della base informativa disponibile, ha voluto utilizzare un approccio inclusivo ed estensivo, nella convinzione di potenziare al massimo le ricadute e gli effetti delle agevolazioni amministrative e finanziarie della ZLS e di interpretare al meglio la sua doppia finalità di promuovere lo sviluppo industriale e commerciale del tessuto produttivo regionale che

³⁷ Il cosiddetto "Mosaico dei PRG" è il quadro di sintesi complessivo della strumentazione urbanistica vigente sul territorio della Regione Lazio che - attraverso l'utilizzo di una legenda unificata - restituisce una lettura omogenea dei Piani Regolatori comunali. Si tratta di uno strumento gestionale - finalizzato al supporto di processi istruttori e destinato a un'utenza interna - che mette a disposizione informazioni sullo stato di diritto di porzioni di territorio e sulle previsioni di trasformazione urbanistica. I dati del Mosaico per loro natura non hanno valore probatorio, non sono sottoposti a validazione da parte dei comuni e, conseguentemente, rimane inalterata l'efficacia legale degli atti originali.

presenta un nesso economico-funzionale con i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, ma rappresentare un territorio libero ed attrattivo per eventuali nuove localizzazioni.

Sulla base dell'analisi territoriale effettuata e dei principi sopra esposti, tutti i Comuni della Fascia 1 sono stati confermati e l'estensione proposta per la ZLS, comprensiva anche delle porzioni di territorio afferenti alle aree portuali gestite dall'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centro Settentrionale, è pari a 14.416,26 ha.

2.2 Selezione dei Comuni di riferimento per la ZLS

L'attività di selezione dei Comuni interessati dalla ZLS della Regione Lazio è già stata descritta nel documento preliminare "Elementi di base per la definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale" redatto nel giugno 2020.

Tra i mesi di gennaio e marzo 2020, il Gruppo di Lavoro regionale ha elaborato una proposta per l'individuazione dei Comuni, al cui interno selezionare le aree da coinvolgere nella istituenda Zona Logistica Speciale (ZLS)³⁸. Ai sensi della Legge 27 dicembre 2017 (Legge di bilancio 2018) e DGR 30 ottobre 2018, n. 621, sono considerati inclusi *de facto* i comuni all'interno dei quali si trovano le strutture portuali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

Il criterio metodologico applicato ha privilegiato gli aspetti collegati con lo sviluppo industriale ed economico del territorio relativamente alle attività logistico-portuali di riferimento, considerando parimenti di interesse l'implementazione del sistema delle relazioni internazionali di impresa e, più in generale, il consolidamento del tessuto imprenditoriale laziale.

In dettaglio, quindi, sono stati selezionati i seguenti indicatori, rilevabili su base comunale:

- presenza o meno di aree industriali all'interno del comune (fonte Unindustria – "Aree Industriali e Start-Up" – maggio 2019);
- livello di presenza all'interno del comune di imprese cosiddette "*port related*", ovvero appartenenti ai settori di impresa che – secondo le statistiche ufficiali – maggiormente interagiscono con gli attuali sistemi portuali (fonte MIT - CNIT, ISTAT – indagine sui trasporti marittimi ed elaborazioni su dati ASIA - Archivio statistico delle imprese attive)³⁹;
- livello di internazionalizzazione del tessuto imprenditoriale comunale, inteso nella sua componente di movimentazione in *export* ed *import* di merci (fonte ISTAT – COE, dati in valore);
- livello di presenza all'interno del comune di attività imprenditoriali comunque intese (fonte ASIA - Archivio statistico delle imprese attive, n. di imprese e n. di addetti).

³⁸ art.1, commi 61-65, Legge 27 dicembre 2017 (Legge di bilancio 2018) e DGR 30 ottobre 2018, n. 621 recante «Avvio iter amministrativo per l'istituzione della Zona Logistica Semplificata relativamente all'area portuale del Tirreno Centro Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta) (L. n. 205/2017)».

³⁹ In dettaglio l'elaborazione è stata svolta: (i) partendo dall'esame dei traffici che interessano i porti italiani; (ii) individuando a livello nazionale, sbarchi e imbarchi di merce, distribuiti secondo un raggruppamento della classificazione NST-07 (la classificazione delle merci appositamente studiata per classificare le merci interessate al trasporto marittimo); (iii) assumendo – quale vincolo – che il comportamento nel trasporto delle merci nazionali (per classificazione ATECO 2007) maggiormente interessate al trasporto per via marittima sia applicabile alle merci regionali. Per ottenere le imprese regionali che producono merci destinate – con alta probabilità – al trasporto marittimo (imprese *port related*).

Per ciascuno dei predetti indicatori, sulla base delle risultanze statistiche desumibili dalle fonti ufficiali, sono state realizzate delle elaborazioni cartografiche di dettaglio comunale. Completato questo lavoro, è stata quindi elaborata una matrice complessiva di riepilogo che riporta le diverse combinazioni osservate per le quattro caratteristiche monitorate.

Al termine di questa analisi statistica, si è, quindi, proceduto con l'elaborazione di una proposta di *clusterizzazione* dei Comuni regionali sulla base della presenza combinata dei differenti criteri esaminati, che ha consentito di selezionare sostanzialmente cinque gruppi di Comuni differenziabili, in scala decrescente, dalla maggiore compresenza di larga parte dei fattori prescelti (primo gruppo) alla loro totale assenza (ultimo gruppo).

Il lavoro di raggruppamento dei Comuni è stato sintetizzato su apposita cartografia e, successivamente, analiticamente descritto (cfr. "Elementi di base per la definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale").

Con l'obiettivo di creare aree omogenee e sinergiche sul territorio, creando un volano per lo sviluppo territoriale regionale partendo dalle infrastrutture portuali di cui alla ZLS, è stata individuato un primo *cluster* territoriale (fascia 1), che rappresenta l'aggregato preferenziale su cui concentrare lo sviluppo della ZLS regionale. Nella fascia 1 sono inclusi i Comuni nei quali insistono infrastrutture portuali e piattaforme logistiche di rilevanza regionale (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta, Roma, Santa Palomba/Pomezia, Guidonia, Orte, Fondi), oltre a quelli individuati dall'analisi statistica.

La *ratio* dell'analisi è funzionale all'elaborazione di politiche regionali connesse con l'esistenza di aree portuali (e retroportuali) sia per interventi di riconversione sia, in senso più ampio per «[...] creare le condizioni favorevoli per l'attrazione di nuovi investimenti in tali aree e contribuire alla competitività, alla crescita economica e all'incremento del livello occupazionale dell'intero *cluster* portuale e logistico laziale e, di conseguenza, dell'intera Regione Lazio [...]»⁴⁰. Il Legislatore, infatti, come per le ZES, ha inteso istituire le ZLS principalmente per lo sviluppo della portualità e retroportualità, tanto che la stessa Regione Lazio ha declinato tale concetto nelle proprie Delibere di Giunta.

Ai fini della istituzione della Zona Logistica Semplificata nella Regione Lazio, sono quindi stati identificati i seguenti Comuni⁴¹ (relativi alla fascia 1 della suddetta analisi statistica) che costituiscono la prima ipotesi di base territoriale su cui selezionare le aree da inserire nel perimetro della ZLS:

Ipotesi aree da inserire in ZLS

Rif.	Nome	Rif.	Nome
1	Allumiere	16	Frosinone
2	Anagni	17	Gaeta
3	Aprilia	18	Guidonia
4	Cassino	19	Latina
5	Ceprano	20	Monterotondo

⁴⁰ Citata DGR 30 ottobre 2018, n. 621.

⁴¹ Nel documento preliminare "Elementi di base per la definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale" era censito anche un ulteriore item: "Santa Palomba/Pomezia". Tale polo industriale/logistico è tuttavia ricomprensibile nelle analisi relative ai Comuni di Pomezia e di Roma, già ricompresi in elenco.

6	Cisterna di Latina	21	Orte
7	Civita Castellana	22	Pomezia
8	Civitavecchia	23	Pontinia
9	Colleferro	24	Rieti
10	Ferentino	25	Roma
11	Fiano Romano	26	Santa Marinella
12	Fiumicino	27	Tarquinia
13	Fondi	28	Tolfa
14	Formello	29	Viterbo
15	Formia		

Il Piano di Sviluppo della Zona Logistica Semplificata del Lazio prevede quindi l'attivazione delle misure inizialmente nelle zone individuate nei comuni della fascia 1, per poi poter essere esteso in fasi di sviluppo successive agli altri Comuni.

La lista dei Comuni selezionati è successivamente stata verificata anche:

- con riferimento all'aggiornamento delle condizioni di sviluppo socio-economico della Regione nel tentativo di rilanciare la ripresa dopo la crisi pandemica Covid-19;
- con i contenuti del Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, successivamente adottato dalla Giunta Regionale con DGR 1050 del 30/12/2020.

In particolare, il Gruppo di Lavoro ha verificato che non vi fossero nel quadro macroeconomico e nel Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica elementi di incoerenza con il perimetro dei Comuni selezionato o linee di sviluppo, riguardanti in particolare il sistema delle infrastrutture di trasporto e mobilità, che potessero suggerire una revisione dei criteri di selezione dei Comuni.

Tale analisi, al contrario, ha confermato i criteri statistici utilizzati, non solo in considerazione dei fabbisogni acuiti dalla crisi pandemica, ma anche in considerazione degli investimenti potenziali che interesseranno la Regione nella direzione della mobilità sostenibile e della creazione di un sistema coordinato di servizi di trasporti e di logistica funzionale alle previsioni di sviluppo socio-economico e di riequilibrio territoriale del Lazio nel prossimo ventennio.

Per quel che concerne l'analisi macroeconomica, l'analisi degli effetti della crisi sanitaria a partire dal 2020 sugli scenari attesi e sulla loro evoluzione nel tempo ha imposto di allargare la base informativa a dati che al momento non sono ancora consolidati ma che rappresentano esercizi di stima e previsione. Il 2020 conferma la fine di un ciclo economico positivo che per il Lazio nell'ultima fase ha preso avvio nel 2014 e che ha fatto segnare, alla fine del 2019, un incremento del PIL regionale di quasi 9 punti percentuale. Nel primo semestre del 2020, tutti i principali analisti (Banca d'Italia, Svimez, Prometeia, ISTAT, Camera di Commercio, Unindustria) hanno previsto per l'attività economica del Lazio una contrazione significativa pari a circa il 10%. Peraltro, alla luce delle nuove minacce di ulteriori picchi di contagi in ragione delle mutazioni del virus e dall'aumento del grado di contagiosità, il rimbalzo positivo previsto per il 2021 si sposta in avanti nel tempo e con valori non sufficienti al recupero delle perdite accumulate in questi mesi. Tuttavia, ai fini dell'analisi della perimetrazione, il forte calo registrato non sembra aver modificato il sistema delle relazioni tra le imprese: i pesi relativi degli operatori economici all'interno delle principali filiere economiche sembra non essersi modificato, a conferma, quindi, della selezione dei comuni in perimetro avvenuta sulla base delle analisi statistiche su dati antecedenti alla crisi epidemiologica. Dal punto di vista economico, quindi, non sembra si sia ritenuto di confermare l'identificazione dei comuni in prima fascia.

Per quanto riguarda il quadro infrastrutturale definito dalla Regione Lazio nel “Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica”, particolarmente riguardante il sistema delle infrastrutture di trasporto e mobilità, è stata svolta un’analisi per localizzare i Comuni e le relative macroaree logistiche di riferimento, identificando le relative infrastrutture e la distanza dei comuni dai porti di riferimento (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta). La selezione è stata impostata sulla logica delle relazioni logistiche di ogni Comune con il porto di riferimento e le relative aree retroportuali e, successivamente, mappando le connessioni sull’area regionale. Tale analisi non ha soltanto confermato la scelta dei Comuni in base alle infrastrutture esistenti nella Regione Lazio, ma, soprattutto, in considerazione degli investimenti potenziali che interessano la Regione per raggiungere l’obiettivo di creare un sistema coordinato di servizi di trasporti e di logistica funzionale alle previsioni di sviluppo della ZLS. Per tali ragioni, si è ritenuto di confermare l’identificazione dei Comuni in prima fascia.

2.3 Selezione delle aree di pertinenza per la ZLS

La selezione delle aree è stata effettuata in base ad una logica che ha considerato l’importanza dei nessi tra i porti e le “aree retroportuali”, non tanto come continuità spaziale, ma piuttosto come legame economico funzionale con i principali snodi logistici e industriali dell’intera regione. Tale logica ha preferito far prevalere le direttrici strategiche e le vocazioni territoriali anziché l’espansione territoriale omogenea.

Il nesso economico funzionale, oltre a rappresentare un requisito dell’area ZLS, costituisce anche un obiettivo strategico in una realtà territoriale come quella laziale, nella quale si evidenzia ancora qualche debolezza nella capacità di fare sistema. La ZLS può attivare virtuosi processi di aggregazione e di rete fra i soggetti coinvolti, nell’accezione più ampia del termine.

La scelta delle aree è stata ispirata dai seguenti orientamenti:

- l’attrattività della ZLS è proporzionale alla velocità delle procedure di localizzazione e sviluppo delle imprese. Pertanto, nella selezione è stato ritenuto importante l’inquadramento urbanistico delle aree a destinazione produttiva e logistica da parte di atti di pianificazione generale o comunque la vocazione logistica e produttiva, evitando di dover ricorrere ad eventuali cambi di destinazione d’uso, che seppur previsti dalla norma di riferimento, comportano tempi incerti e l’avvio delle verifiche da parte della Prefettura territorialmente competente (DPCM 12/2018 art.8 comma 2b). Non si è inteso, in definitiva, scoraggiare potenziali investitori nella ZLS della Regione Lazio con la necessità di attivare procedure localizzative o di sviluppo complesse e lunghe;
- la promozione di logiche di sviluppo attento alla sostenibilità sarà incentivata a fronte dell’azione volta al recupero dei lotti industriali dismessi ai fini del risparmio del suolo;
- le zone di ampliamento sono individuate nelle aree libere all’interno delle Zone D previste dagli strumenti urbanistici vigenti e comunque idonee allo sviluppo di progetti strategici per la ZLS.

In considerazione dei suddetti orientamenti e dei Comuni identificati, il Gruppo di Lavoro ha adottato una metodologia per selezionare le aree e particelle comunali, da considerare come *elegible* all’interno della ZLS, basata su alcuni criteri di ammissione che ogni area proposta deve rispettare, identificando i parametri che misurano il rispetto dei requisiti e le necessarie fonti informative.

In particolare, il modello di analisi è stato basato sui seguenti criteri:

- caratteristiche tecniche dell'area (i.e. morfologia del terreno, livello delle urbanizzazioni);
- caratteristiche urbanistiche (compatibilità con il PRG, presenza eventuali vincoli);
- accessibilità (vicinanza a collegamenti infrastrutturali).

Criteri di ammissione alla ZLS

Criterio	Sotto-criterio	Elementi di valutazione	Informazioni analizzate
Caratteristiche tecniche dell'area	Morfologia del terreno	✓ Presenza di dislivelli pronunciati ✓ Assenza da vincoli naturali (corsi d'acqua, occupazione boschiva, ecc.)	Caratteristiche del suolo, altitudine, risorse naturali, ecc.
	Livello di urbanizzazione	✓ Presenza di opere/infrastrutture funzionali all'attività economica	Numero e tipologie di semilavorati, opere e infrastrutture che insistono sull'area
Urbanistica	Assenza da limitazioni urbanistiche	✓ Presenza di vincoli paesaggistici o storico/archeologici	Inserimento dell'area in contesti tutelati e sottoposti a regolamentazioni speciali
	Compatibilità con il PRG	✓ Natura della destinazione d'uso	Destinazione d'uso industriale già prevista
Accessibilità	Vicinanza a infrastrutturali di collegamento principali	✓ Distanza da infrastrutture di collegamento principali (stazione ferroviaria, arterie principali, autostrade/superstrade ecc.)	Tipologia di infrastrutture logistiche principali a servizio dell'area e Km di distanza
	Vicinanza a principali reti energetiche	✓ Disponibilità di collegamenti energetici (nodi alta tensione, reti, ecc.)	Tipologia di infrastrutture energetiche a servizio dell'area e Km di distanza
	Vicinanza a principali poli di erogazione servizi	✓ Distanza dal punto di connessione BUL	Livello di connettività e Km di distanza

Per quanto riguarda la selezione delle aree da inserire in perimetrazione, essa si è basata sull'analisi di quattro componenti diverse: le aree industriali formali, le aree industriali *"de facto"*, i poli logistici e le aree industriali dismesse.

La prima attività di mappatura avviata ha interessato l'identificazione delle aree industriali regionali già formalizzate o *"de facto"*⁴². Per la mappatura delle aree industriali formalizzate (prima componente), si sono utilizzate le perimetrazioni definite dai diversi documenti di pianificazione territoriale disponibili. Tali perimetri sono aggregati e gestiti a livello regionale dalla Direzione Sistema Informativo Regionale che manutene il Geoportale Regionale. Tale sistema, in particolare, aggrega le informazioni rivenienti:

- dal Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR), approvato con DCR n.5 del 02/08/2019, per evidenziare le aree soggette a vincoli paesaggistici ed ambientali;
- dalla Carta di Uso del Suolo (CUS), aggiornata al 2016, che rappresenta lo stato attuale di utilizzo del territorio regionale e si inquadra nell'ambito del Progetto CORINE Land Cover dell'UE. La

⁴² Per aree industriali *"de facto"* si intendono le aree dove si registra una concentrazione minima di manufatti e fabbricati dove si svolgono attività industriale.

CUS restituisce informazioni circa le 5 classi principali di utilizzo del territorio regionale (superfici artificiali, superfici agricole utilizzate, superfici boscate ed ambienti seminaturali, ambiente umido, ambiente delle acque) e si sviluppa per successivi livelli di dettaglio in funzione della scala di rappresentazione;

- dai Piani Regolatori Generali dei comuni del Lazio, al fine di identificare le aree urbane, industriali o libere all'interno dei confini amministrativi dei Comuni di riferimento.

Le aree identificate sotto la denominazione di "Zone D" dal PRG, che non presentano, quindi, vincoli paesaggistici o morfologici, identificati dal PTPR e dalla CUS, sono state aggregate per i comuni della Fascia 1 ed hanno registrato le seguenti superfici.

Superfici "PRG2" dei Comuni della Fascia 1⁴³

N	COMUNE	PRG Zone D SUPERFICIE TOTALE [ha]
01	Allumiere	11,97
02	Anagni	793,18
03	Aprilia	788,16
04	Cassino	305,11
05	Ceprano	261,78
06	Cisterna di Latina	147,97
07	Civita Castellana	172,87
08	Civitavecchia	548,18
09	Colleferro	588,71
10	Ferentino	525,62
11	Fiano Romano	181,49
12	Fiumicino	297,74
13	Fondi	167,15
14	Formello	31,06
15	Formia	126,42
16	Frosinone	N.D.
17	Gaeta	272,18
18	Guidonia Montecelio	339,68
19	Latina	722,50

⁴³ Per il Comune di Frosinone, Mosaico non restituisce dati relativi a PRG zone D.

20	Monterotondo	146,75
21	Orte	200,81
22	Pomezia	1075,13
23	Pontinia	546,76
24	Rieti	241,90
25	Roma	1835,90
26	Santa Marinella	0,00
27	Tarquinia	507,79
28	Tolfa	56,03
29	Viterbo	270,87
Totale		11.163,71

Con riferimento ai dati catastali disponibili presso la Regione Lazio, in caso di discrepanze con i dati eventualmente più aggiornati disponibili presso i Comuni interessati, è prevista un'integrazione automatica nel perimetro della ZLS delle aree oggetto di varianti formalizzate entro la data del 31/12/2020.

Per la mappatura delle aree industriali “*de facto*” (seconda componente), il Gruppo di Lavoro ha fatto uso del sistema di analisi georeferenziata del territorio in uso presso la Direzione Programmazione Economica, che grazie alla capacità di leggere il territorio regionale sulla base delle occupazioni di suolo “fisiche” empiricamente rilevate, grazie alle ricognizioni aeree, è stato in grado di identificare delle aree di polarizzazione produttiva indipendentemente dalla mappatura amministrativa ufficializzata dai documenti suddetti. In particolare, per interrogare il sistema, è stato predisposto un algoritmo che indaga su un numero minimo di edifici rilevabili entro una superficie territoriale tale da poter identificare una densità sufficiente per potersi definire quale *cluster*. Definita come indicativa della concentrazione di manufatti a uso produttivo una reciproca distanza tra gli immobili non superiore a 150 metri, tale densità è stata analizzata in tre classi dimensionali: in prima istanza si sono censiti gli edifici ad uso industriale aggregati in un numero minimo di 40 all'interno della stessa area. Si sono, perciò, individuati aggregati industriali per 4871,33 ha; tale valore, tuttavia, si è voluto ridurre per integrare anche aggregazioni dimensionalmente più circoscritte fissando prima a 30 unità il *driver* di riferimento (aumentando la dimensione censita di ulteriori 381,12 ha) e successivamente a 20 unità, (aumentando la dimensione censita di ulteriori 549,88 ha). L'area finale, perciò, identificata ai fini della perimetrazione della ZLS è pari a 5.802,33 ha.

Di seguito, si rappresentano le superfici identificate secondo le suddette estrazioni.

Superfici identificate tramite le estrazioni

N	COMUNE	Aggregati edificato produttivo 20-150m [ha]	Aggregati edificato produttivo 30-150m [ha]	Aggregati edificato produttivo 40-150m [ha]	Aggregati edificato produttivo totale (20+30+40) [ha]
01	Allumiere	0,00	0,00	0,00	0,00
02	Anagni	30,59	19,41	300,20	350,20
03	Aprilia	29,27	19,05	284,32	332,64
04	Cassino	0,00	0,00	40,56	40,56
05	Ceprano	0,00	0,00	0,00	0,00
06	Cisterna di Latina	34,13	24,12	219,69	277,94
07	Civita Castellana	0,00	16,90	75,31	92,21
08	Civitavecchia	10,37	0,00	133,80*	144,17*
09	Colleferro	0,06	35,88	267,75	303,69
10	Ferentino	25,31	24,89	32,75	82,95
11	Fiano Romano	0,00	0,00	95,69	95,69
12	Fiumicino	0,00	0,00	19,73	19,73
13	Fondi	5,43	0,00	110,06	115,49
14	Formello	0,00	0,00	28,01	28,01
15	Formia	0,00	12,05	22,12	34,17
16	Frosinone	6,36	28,86	264,39	299,61
17	Gaeta	4,02	0,00	24,57*	28,59*
18	Guidonia Montecelio	0,00	0,00	133,61	133,61
19	Latina	49,75	18,86	271,27	339,88
20	Monterotondo	0,00	0,00	139,95	139,95
21	Orte	18,80	0,00	0,00	18,80
22	Pomezia	41,54	15,63	612,75	669,92
23	Pontinia	8,90	0,00	40,49	49,39
24	Rieti	10,64	4,85	155,88	171,37
25	Roma	239,91	145,85	1390,52	1776,28
26	Santa Marinella	0,00	0,00	0,00	0,00
27	Tarquinia	0,00	0,00	70,49	70,49

28	Tolfa	0,00	0,00	0,00	0,00
29	Viterbo	34,80	14,77	99,02	148,59
Totale		549,88	381,12	4.832,93	5.763,93

*I valori relativi all'aggregato edificato produttivo del Comune di Civitavecchia e del Comune di Gaeta sono stati nettati dalle porzioni di territorio rilavate all'interno delle aree portuali di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centro-Settentrionale.

Ulteriori componenti utilizzate per il dimensionamento delle aree in perimetro sono state quelle relative alle aree logistiche laziali (terza componente) e dei principali siti industriali dismessi e da valorizzare (quarta componente), come censiti dal Documento "La riqualificazione di aree dismesse: un progetto di area vasta" realizzato da ISFORT per Unindustria nel 2014⁴⁴.

Sono stati presi in considerazione i poli logistici evidenziati nella tabella che segue.

Poli logistici considerati

COMUNE	NOME
Guidonia Montecelio	Centro agroalimentare Roma [C.A.R.]
Civitavecchia	Interporto di Civitavecchia
Fiumicino	Interporto di Fiumicino
Fiumicino	Terminal aeroportuale cargo city di Fiumicino
Orte	Interporto Centro Italia di Orte
Pomezia	Polo logistico - industriale di Santa Palomba
Fondi	Centro Agroalimentare Di Fondi [M.O.F.]
Roma	Mudc Roma smistamento
Roma	Mudc Roma San Lorenzo
Roma	Mudc Roma Ostiense
Roma	Mudc Massimina
Latina	Terminal intermodale di Latina
Frosinone	Terminal intermodale di Frosinone
Anagni	Terminal intermodale di Anagni
Colleferro	Sistema logistico integrato multimodale di Colleferro [S.L.I.M.]
Fondi	Scalo merci del centro agroalimentare di Fondi [M.O.F.]

Sono stati presi in considerazione i siti industriali dismessi rilevati da ISFORT ed elencati nella tabella che segue.

⁴⁴ Tale documento restituisce un'informazione non aggiornata e potrebbe identificare come "dismesse" aree industriali successivamente riqualificate. Tuttavia, la logica inclusiva utilizzata per la perimetrazione delle aree e la bassa significatività dimensionale di tale componente hanno suggerito di considerare comunque le informazioni riportate nel documento.

Siti industriali considerati

Comune	Sito	Filiera
Aprilia	IN.GR.ED	Tipografia industriale
	Coming srl	Costruzione e posa in opera di carpenteria metallica
	STL srl	Autotrasporti di merci
	Enotria	Produzione e vendita vini
Latina	GIAL srl	Produzione di frutta candita
	Elletre	Produzione guanti in gomma
	Fonderie Pozzi Ginori	Produzione vasche in ghisa
	Vianini Industria	Produzione di pali in cemento armato
Cisterna di Latina	Good Year	Produzione pneumatici
	Lupoli	Recupero materiali vari
Cisterna di Latina	Olmobello Sas	Attività alberghiera
Pontinia	Mira Lanza	Produzione detersivi
Gaeta	AVIR spa	Produzione di vetro
Formia	Salid	Produzione laterizi
	Blue Fish S.p.a.	Lavorazione e trasformazione di prodotti ittici
Civitavecchia	Ex centrale elettrica Fiumaretta	Produzione di energia
Guidonia Montecelio	Ex ricoveri	Clinica
	Capannoni ex Giannini	Magazzino
Fiumicino	Ex stalle Maccarese Sud	Attività zootecnica
	Ex vasche per l'itticoltura	Impianto di itticoltura
	Ex Stabilimento Yomo	Impianto di produzione e trasformazione agricola
	Podere Vodice	Impianto di produzione e trasformazione agricola
	Ex Deposito Carburanti	Produzione e trasformazione di energia
	Ex Aree di produzione dell'energia elettrica	Produzione e trasformazione di energia
	Centro Falconiere	Impianto di produzione e trasformazione agricola
Pomezia	ex Kema	Preparazione di prodotti farmaceutici
	ex Italcarton	Imballaggio di cartoni
Colleferro	Ex BPD – SECOSVIM	Impianto Industriale e di trasformazione e attività estrattiva
	Alstom	Impianto industriale per la costruzione di treni

Rieti	Ex COMIFAR S.r.l.	Distribuzione farmaci
	Ex OMICRON MANUFACTURING S.r.l.	Industria farmaceutica
	Ex Il Casaro s.r.l.	Vendita di alimentari
	Ex ICOSYSTEEL s.r.l.	Sviluppo di apparecchiature elettroniche

In considerazione di tali ultime due componenti, si sono censiti ulteriori superfici per un valore rispettivamente pari a 876,87 ha e 246,89 ha, come di seguito rappresentato.

Censimento di ulteriori superfici

N	COMUNE	Principali aree logistiche [ha]	Siti dismessi rapporto ISFORT [ha]
01	Allumiere	0,00	N.D.
02	Anagni	0,24	N.D.
03	Aprilia	0,00	9,39
04	Cassino	0,00	N.D.
05	Ceprano	0,00	N.D.
06	Cisterna di Latina	0,00	3,73
07	Civita Castellana	0,00	N.D.
08	Civitavecchia	39,72	3,77
09	Colleferro	49,05	117,76
10	Ferentino	0,00	N.D.
11	Fiano Romano	0,00	N.D.
12	Fiumicino	152,64	64,85
13	Fondi	25,07	N.D.
14	Formello	0,00	N.D.
15	Formia	0,00	6,75
16	Frosinone	2,97	N.D.
17	Gaeta	0,00	2,59
18	Guidonia Montecelio	75,44	1,29
19	Latina	15,81	23,16
20	Monterotondo	0,00	N.D.
21	Orte	27,38	N.D.
22	Pomezia	227,98	1,39
23	Pontinia	0,00	9,65

24	Rieti	0,00	2,56
25	Roma	260,57	N.D.
26	Santa Marinella	0,00	N.D.
27	Tarquinia	0,00	N.D.
28	Tolfa	0,00	N.D.
29	Viterbo	0,00	N.D.
Totale		876,87	246,89

Alla luce della valutazione complessiva ed eliminando i casi di sovrapposizione tra le aree identificate in relazione alle suddette quattro componenti di analisi, si raggiunge, al netto delle aree portuali, una superficie per la ZLS della Regione Lazio di estensione pari a 14.222,99 ha.

Estensione superfici comunali per la ZLS della Regione Lazio

N	COMUNE	- PRG Zone D - AGGREGATI PRODUTTIVI - AREE LOGISTICHE - SITI DISMESSI superficie totale [ha]
01	Allumiere	11,97
02	Anagni	892,07
03	Aprilia	883,59
04	Cassino	305,11
05	Ceprano	261,78
06	Cisterna di Latina	395,11
07	Civita Castellana	184,56
08	Civitavecchia	611,42*
09	Colleferro	699,13
10	Ferentino	544,41
11	Fiano Romano	185,46
12	Fiumicino	511,79
13	Fondi	266,85
14	Formello	31,06
15	Formia	145,24
16	Frosinone	301,10
17	Gaeta	282,51*

18	Guidonia Montecelio	458,08
19	Latina	827,14
20	Monterotondo	169,72
21	Orte	204,90
22	Pomezia	1.290,24
23	Pontinia	555,54
24	Rieti	285,08
25	Roma	2.998,91
26	Santa Marinella	0,00
27	Tarquinia	547,72
28	Tolfa	56,03
29	Viterbo	316,46
Totale		14.222,99

*I valori relativi all'aggregato edificato produttivo del Comune di Civitavecchia e del Comune di Gaeta sono stati nettati dalle porzioni di territorio rilevate all'interno delle aree portuali di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centro-Settentrionale.

Tale estensione è incrementata delle porzioni di territorio afferenti le aree portuali, pari ad ulteriori 193,27 ha ed arriva quindi a misurare 14.416,26 ha.

Il valore complessivamente identificato è frutto di una metodologia che mette al centro i nessi economici e funzionali delle aree con le attività dei porti di riferimento, in coerenza con il dettato del DPCM istitutivo delle ZLS. La proposta è quella di applicare le agevolazioni e semplificazioni nell'ambito delle aree di cui alla tabella precedente.

Le possibilità di incentivi legati al credito di imposta devono essere trattate separatamente nel caso delle ZLS, la cui istituzione non dovrebbe prevedere ulteriori oneri per il bilancio regionale. L'approccio metodologico incentrato sul nesso economico-funzionale ha portato all'inserimento di aree eleggibili per il credito d'imposta (Aree C) pari solo a circa 3.500 ha (25% dell'intera estensione proposta per la ZLS). Si tratta delle aree relative ai comuni di Anagni, Cassino, Civita Castellana, Ferentino, Frosinone, Orte, Rieti, Tarquinia e Viterbo. Tale valore appare altresì coerente con le regole per il calcolo dei massimali previsti in analogia alle ZES dall'allegato 1 del DPCM 12/2018⁴⁵.

La ZLS del Lazio risulta quindi composta di aree Aree C ed Aree *extra* C (con riferimento alle nomenclature della Carta degli aiuti a finalità regionale). Essendo il vincolo di estensione calcolato in analogia alle ZES rispettato dalle Aree C incluse nella perimetrazione, le Aree *extra* C che vanno a rappresentare la maggior parte del territorio della ZLS sono identificate a livello programmatico dal presente documento ed a livello puntuale dai Comuni coinvolti.

⁴⁵ Tali massimali si riferiscono, infatti, ai territori delle regioni del Mezzogiorno, tutti eleggibili ai fini del beneficio del credito di imposta. Se ne desume, dunque, la ratio del massimale previsto, che si riferisce alla necessità di contenere il conseguente onere per il bilancio pubblico derivante dal mancato gettito.

Calcolo dell'estensione massima delle aree C della ZLS per la Regione Lazio [dati riportati]

Popolazione	Superficie (S)	Densità regionale	$1,6\% * S * (\text{dens.regione} / \text{dens.Italia})$		$0,6\% * S$		Valore massimo
residenti	km2	abitanti/km2	km2	ha	km2	ha	ha
5.898.124	17.231,7	342,3	47,0	4700	10,3	1033,9	5.733,9

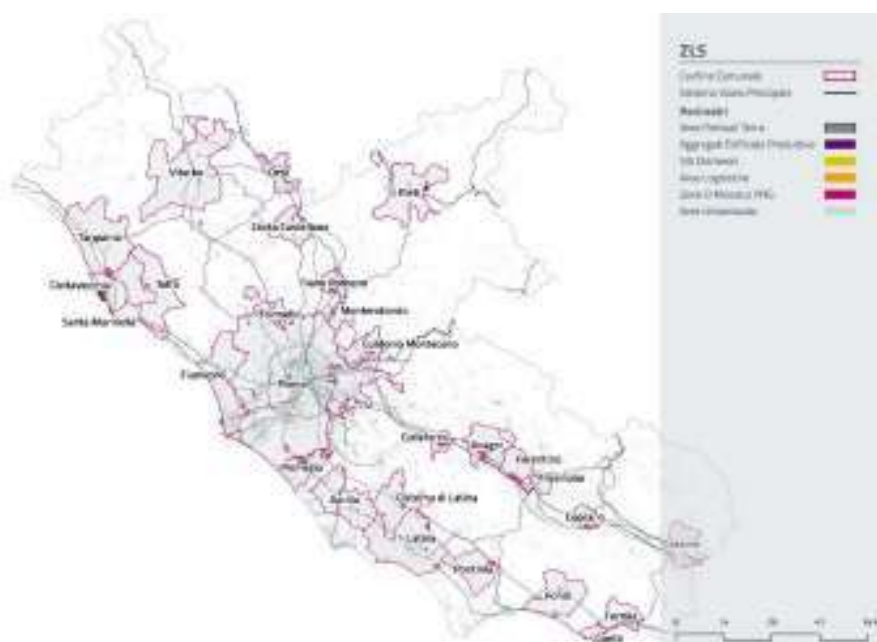
Merita, peraltro, menzionare che la Carta degli aiuti a finalità regionale è in fase di revisione per il nuovo periodo di programmazione. Ne consegue che un'estensione maggiore per la ZLS è utile anche per promuovere una aggiuntiva selezione delle aree C, dando alla Regione la facoltà di poter ottimizzare l'uso del credito di imposta come strumento di politica di sostegno alle imprese.

Inoltre, il perimetro suggerito ha la finalità di rappresentare una proposta ampia da condividere, poi, con le amministrazioni locali interessate, che potranno essere direttamente interessate per meglio puntualizzare eventuali ulteriori elementi di analisi e di aggiornamento che potrebbero suggerire di rivedere il perimetro di intervento.

In ultimo, la ZLS del Lazio ricomprende Roma Capitale che, come è naturale, si guadagna una valutazione peculiare rispetto a vincoli e grandezze standardizzabili sul resto del territorio nazionale.

La rappresentazione cartografica della selezione delle aree proposta per la ZLS è la seguente.

Rappresentazione cartografica delle aree proposte per la ZLS



La graficizzazione prende in considerazione tale selezione ed è, successivamente, incrociata con il dato riguardante la quantificazione numerica delle imprese. È possibile identificare sulla mappa una distribuzione delle aziende polarizzata sulla Capitale e sull'asse della SS 148 "Pontina", in particolare nella zona vicino il Comune di Pomezia: si aggiungono poi concentrazioni significative lungo l'asse della A1 nel Frosinate, che interessano sempre l'arco Sud della Capitale, e alcune presenze "autoreferenziali" a Civitavecchia e nel Viterbese.

Rappresentazione cartografica della concentrazione delle imprese nelle aree identificate



La rappresentazione prende in considerazione le relazioni tra i diversi sistemi produttivi, misurati con una *proxy* rappresentata dai collegamenti potenziali abilitati dalle infrastrutture stradali nell'arco di un raggio di 15 km; si evidenzia una forte interazione tra i collegamenti riguardanti l'area metropolitana di Roma e la zona riguardante l'asse della SS 148 "Pontina"; ulteriori collegamenti infrastrutturali rilevanti si possono individuare nella zona del Frosinate.

Rappresentazione cartografica dei collegamenti infrastrutturali nelle aree identificate



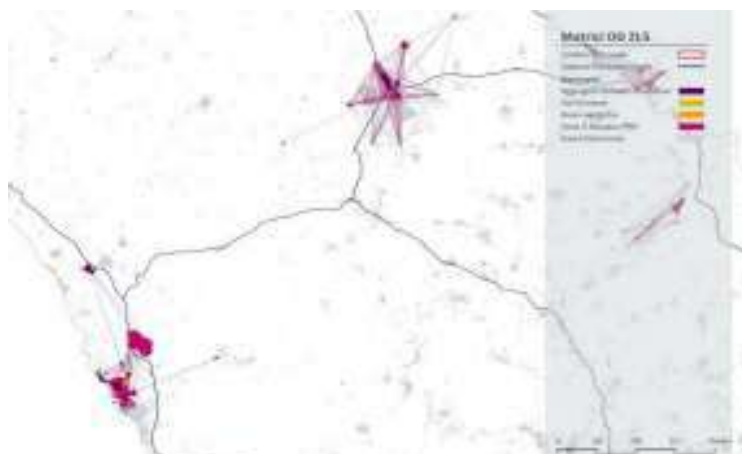
Di seguito, si rappresenta il dettaglio del sistema delle relazioni tra le imprese dell'area di Civitavecchia che identifica un sistema chiuso e non interattivo con le altre realtà produttive regionali.

Rappresentazione cartografica del sistema di relazioni tra imprese nell'area di Civitavecchia



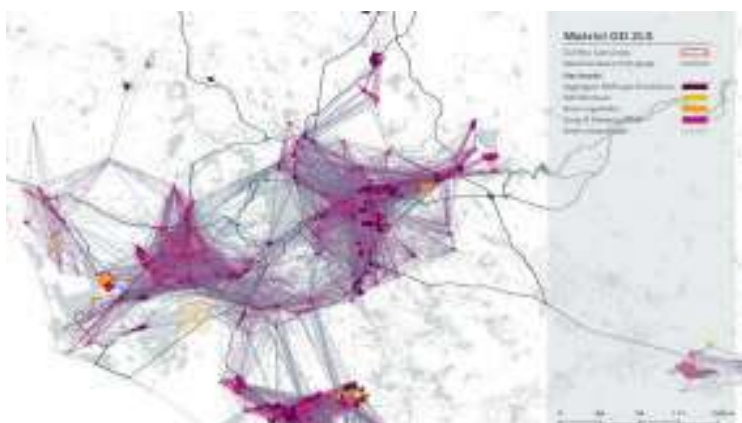
Di seguito, si rappresenta il dettaglio del sistema delle relazioni tra le imprese dell'area del Viterbese e del Reatino, anch'essi identificativi di un sistema chiuso e non interattivo con le altre realtà produttive regionali.

Rappresentazione cartografica del sistema di relazioni tra imprese nell'area del Viterbese e del Reatino



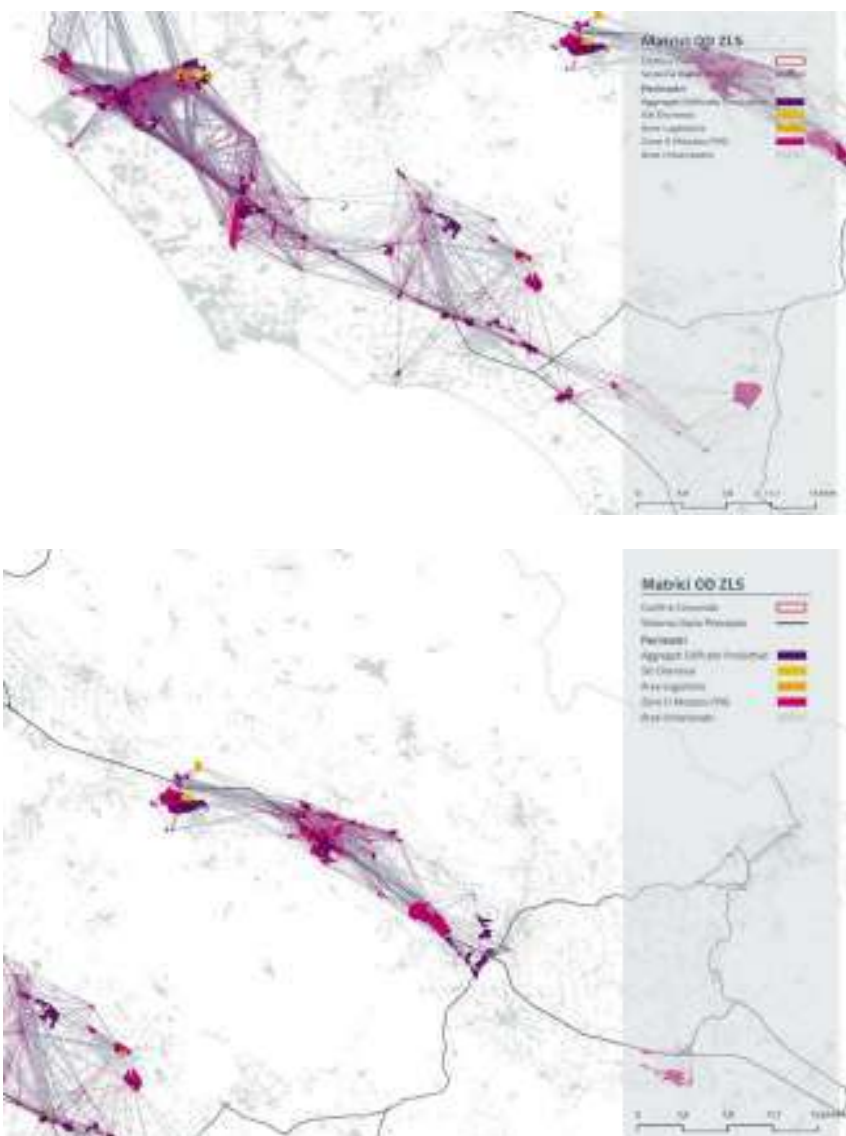
La rappresentazione che segue descrive, invece, il sistema delle relazioni tra le imprese polarizzate intorno alla Capitale, che descrivono una “mezza luna”, lungo il raccordo anulare Sud Ovest – Sud Est fino ad inglobare l'area costiera e Fiumicino.

Rappresentazione cartografica del sistema di relazioni tra imprese nell'area di Roma



Molto fitta è anche la rappresentazione delle interazioni nel sistema di imprese sviluppato lungo l'asse pontino fino a Pomezia e Fondi e dell'asse lungo la A1 nel Frosinate. I sistemi di impresa che esercitano lungo tali assi disegnano con la capitale una continuità di interazioni evidente (ferro di cavallo). Di seguito le rappresentazioni per le imprese della Pontina e successivamente per le imprese del Frosinate.

Rappresentazione cartografica del sistema di relazioni tra imprese lungo l'asse pontino e lungo la A1



La proposta di perimetrazione di ZLS complessiva, descritta peraltro a livello di Comune della Fascia 1 nel seguente paragrafo, è oggetto di condivisione da parte del Gruppo di Lavoro con i Comuni interessati per verificare la necessità di integrare o rettificare la selezione delle aree di pertinenza.

2.4 Le aree selezionate a livello di Comune

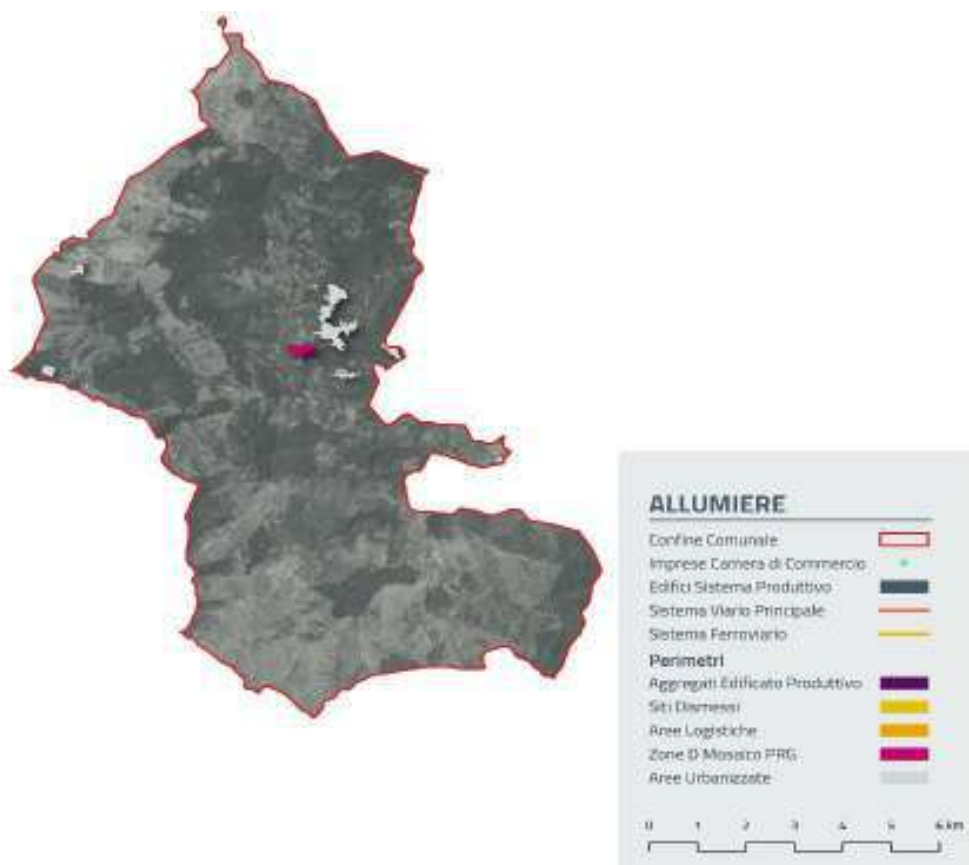
Di seguito, si rappresenta il dettaglio delle aree selezionate ai fini della ZLS all'interno di ognuno dei 29 Comuni della Fascia 1. Per ognuno di essi, si rappresentano gli elementi dimensionali per ognuna delle quattro componenti di indagine stabilite (aree PRG zona D, aree logistiche, i siti industriali dismessi e aggregazione dei manufatti industriali) e si restituisce una rappresentazione cartografica.

Comune di Allumiere

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	11,97
<i>di cui Aree libere</i>	11,97
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	0,00
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	0,00
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	11,97

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Allumiere partecipa con un'area di estensione pari a 11,97 ha. Tale valore è interamente attribuibile alla componente "PRG". Sulla base dell'algoritmo definito per gli aggregati industriali “*de facto*”, infatti, il sistema non ha restituito alcun risultato. Non risultano, peraltro, siti logistici censiti nel Comune, né aree industriali dismesse.

Il Comune di Allumiere partecipa al sistema locale del Comune di Civitavecchia che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 679,42 ha (pari al 4,78%).

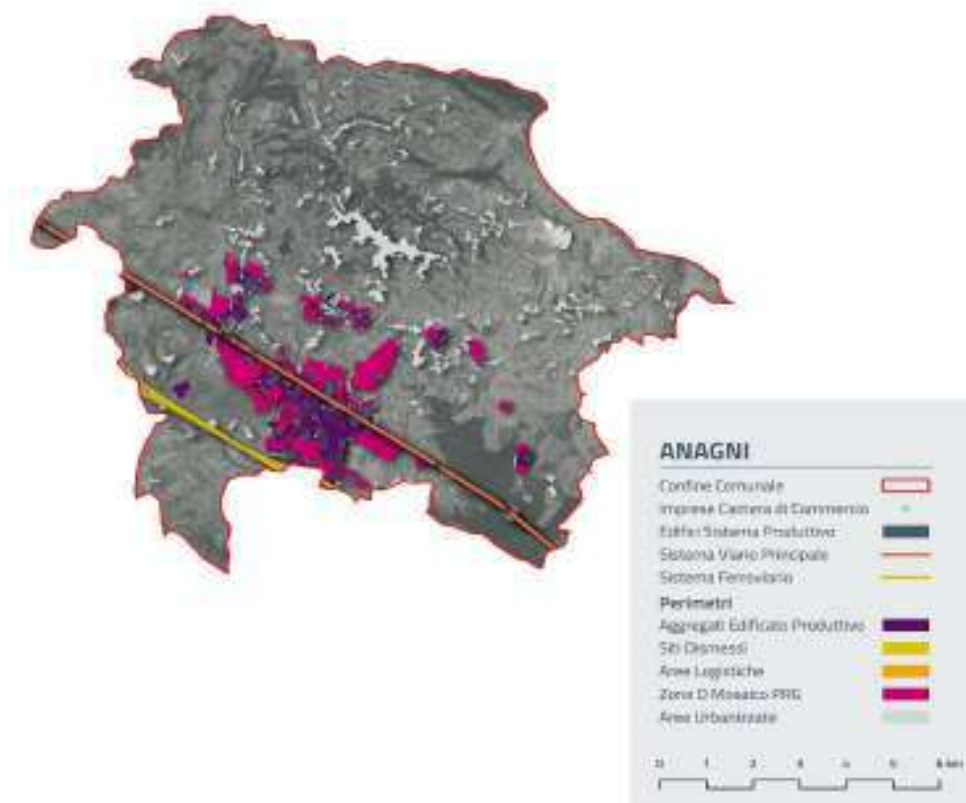


Comune di Anagni

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	793,18
<i>di cui Aree libere</i>	541,91
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	350,20
Componente 3 – Aree logistiche	0,24
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	n.d.
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	892,07

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Anagni partecipa con un'area di estensione pari a 892,07 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 793,18 ha (di cui 541,91 ha Aree libere), della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 350,2 ha e della componente relativa alle aree logistiche che insistono sul territorio, per 0,24 ha. Non risultano aree industriali dismesse nel Comune.

Il Comune di Anagni partecipa al sistema locale del Comune di Frosinone che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 2.698,49 ha (pari al 18,97%).

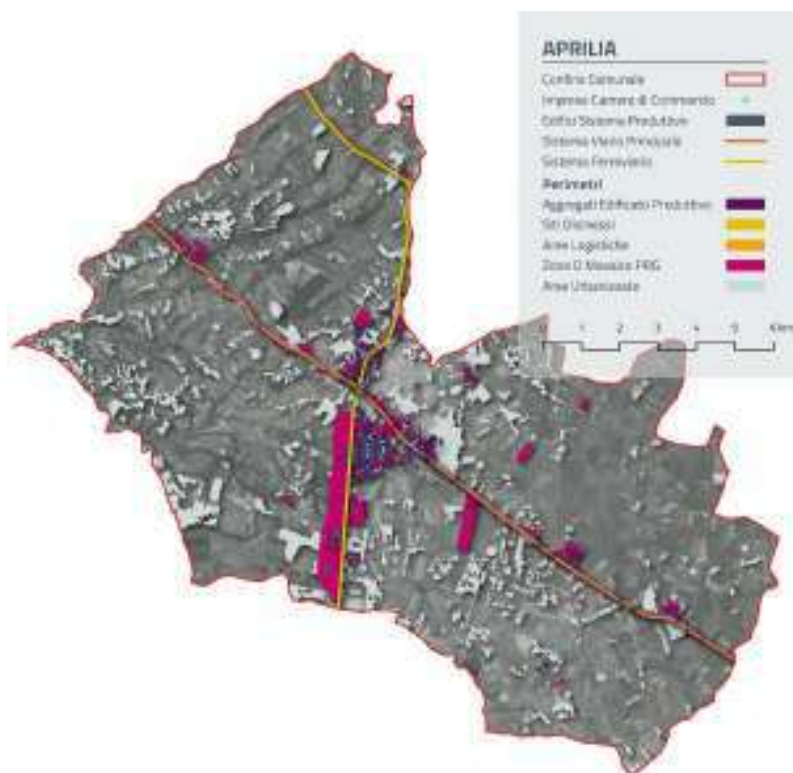


Comune di Aprilia

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	788,16
<i>di cui Aree libere</i>	549,99
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	332,64
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	9,39
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	883,59

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Aprilia partecipa con un'area di estensione pari a 883,59 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 788,16 ha (di cui 549,99 ha Aree libere), della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 332,64 ha e della componente relativa alle aree industriali dismesse presenti sul territorio pari a 9,39 ha. Non risultano siti logistici censiti nel Comune.

Il Comune di Aprilia partecipa al sistema locale del Comune di Pomezia che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 2.173,83 ha (pari al 15,28%).

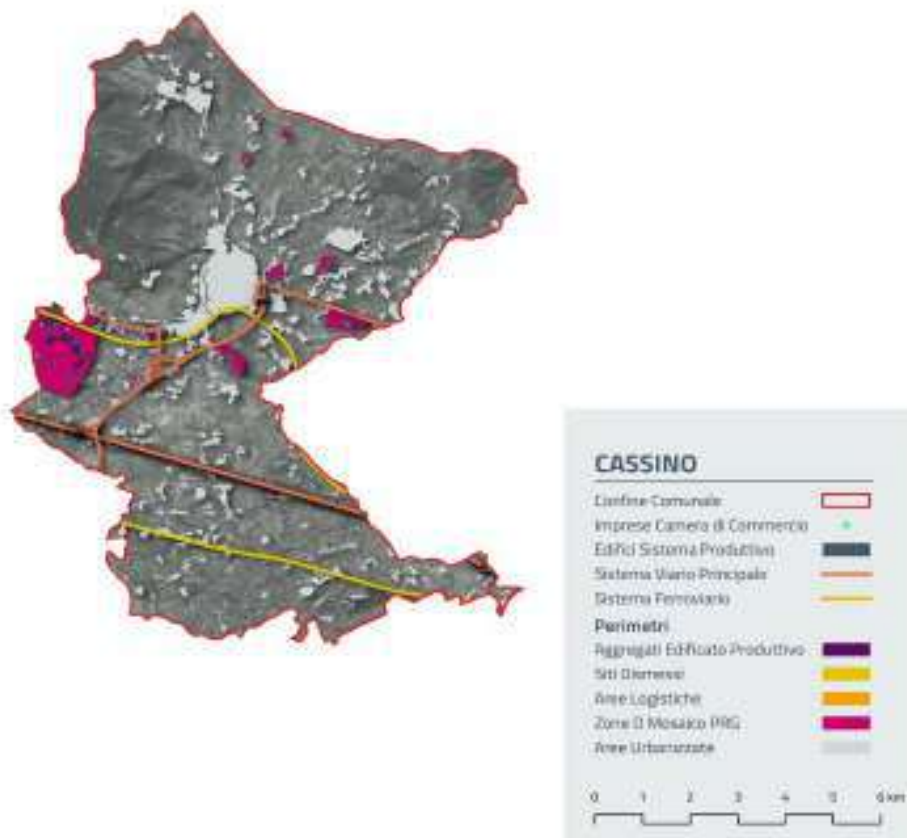


Comune di Cassino

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	305,11
<i>di cui Aree libere</i>	264,57
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	40,56
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	n.d.
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	305,11

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Cassino partecipa con un'area di estensione pari a 305,11 ha. Tale valore interamente attribuibile alla componente "PRG" (di cui 264,57 ha Aree libere). Al suo interno insiste anche l'area rilevata alla seconda componente (Aree industriali “*de facto*”) per 40,56 ha. Non risultano siti logistici censiti nel Comune, né aree industriali dismesse.

Il Comune di Cassino partecipa all'omonimo sistema locale e contribuisce al dimensionamento della ZLS per il 2,15%.

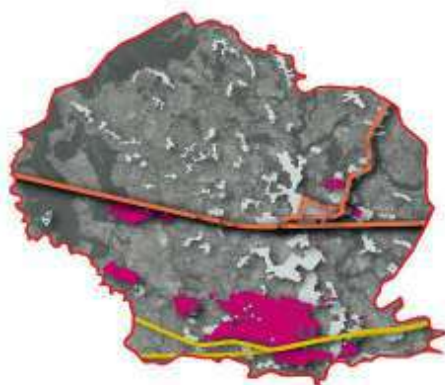


Comune di Ceprano

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	261,78
<i>di cui Aree libere</i>	261,78
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	0,00
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	n.d.
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	261,78

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Ceprano partecipa con un'area di estensione pari a 261,78 ha. Tale valore è interamente attribuibile alla componente "PRG" (tutta Aree libere). Sulla base dell'algoritmo definito per gli aggregati industriali “*de facto*”, infatti, il sistema non ha restituito alcun risultato. Non risultano, peraltro, siti logistici censiti nel Comune, né aree industriali dismesse.

Il Comune di Ceprano partecipa al sistema locale del Comune di Frosinone, che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 2.698,49 ha (pari al 18,97%).

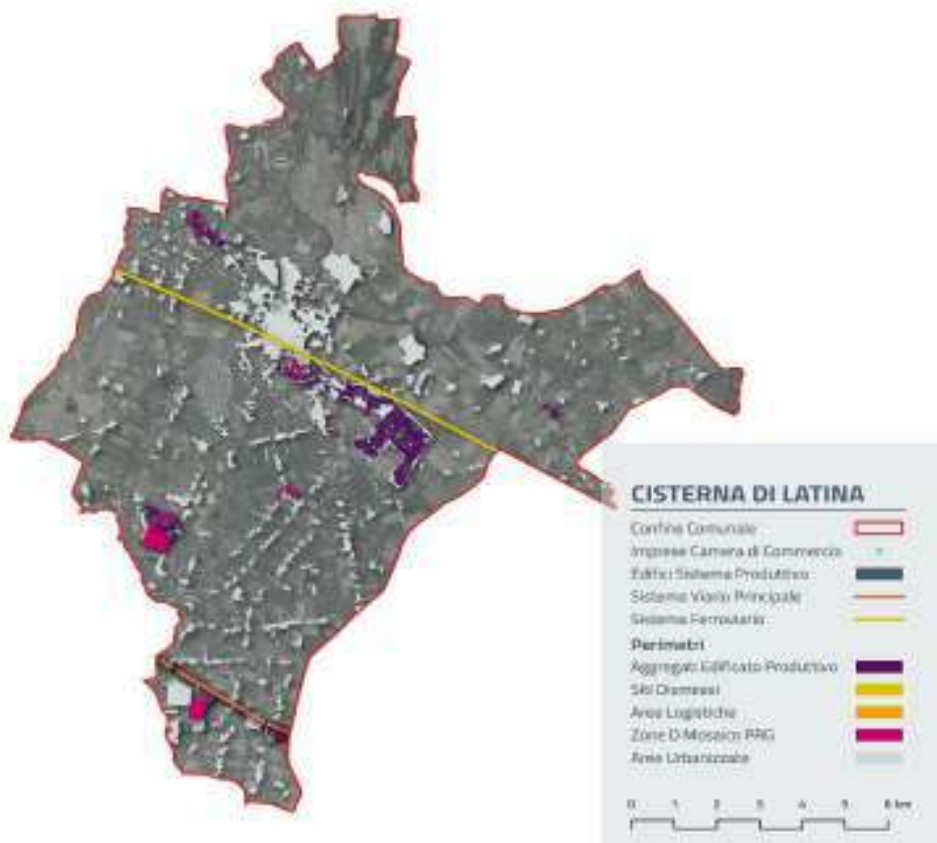


Comune di Cisterna di Latina

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	147,97
<i>di cui Aree libere</i>	113,45
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	277,94
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	3,73
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	395,11

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Cisterna di Latina partecipa con un'area di estensione pari a 395,11 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 147,97 ha (di cui 113,45 ha Aree libere), della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 277,94 ha e della componente relativa ai siti industriali dismessi che insistono sul territorio comunale per 4 ha. Non risultano siti logistici censiti nel Comune.

Il Comune di Cisterna di Latina partecipa al sistema locale del Comune di Latina che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 1.222,25 ha (pari al 8,59%).

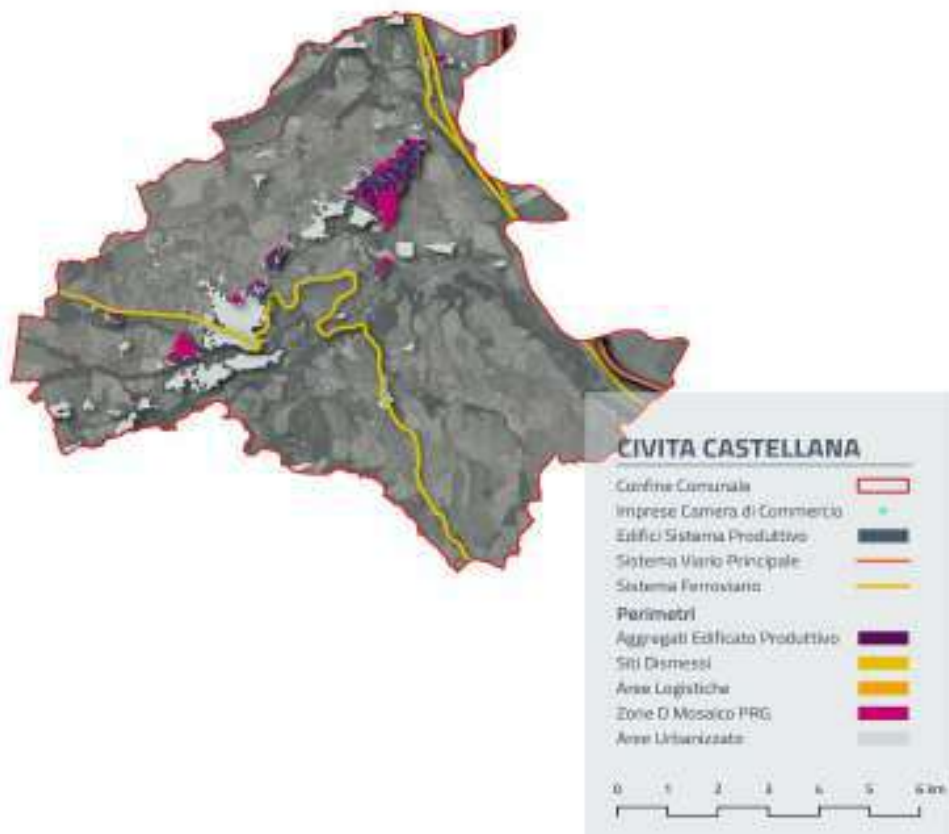


Comune di Civita Castellana

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	172,87
<i>di cui Aree libere</i>	92,36
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	92,21
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	n.d.
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	184,56

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Civita Castellana partecipa con un'area di estensione pari a 184,56 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 172,87 ha (di cui 92,21 ha Aree libere) e della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 92,21 ha. Non risultano siti logistici censiti nel Comune, né aree industriali dismesse.

Il Comune di Civita Castellana costituisce sistema locale a sé e contribuisce al dimensionamento della ZLS per 1,30%.

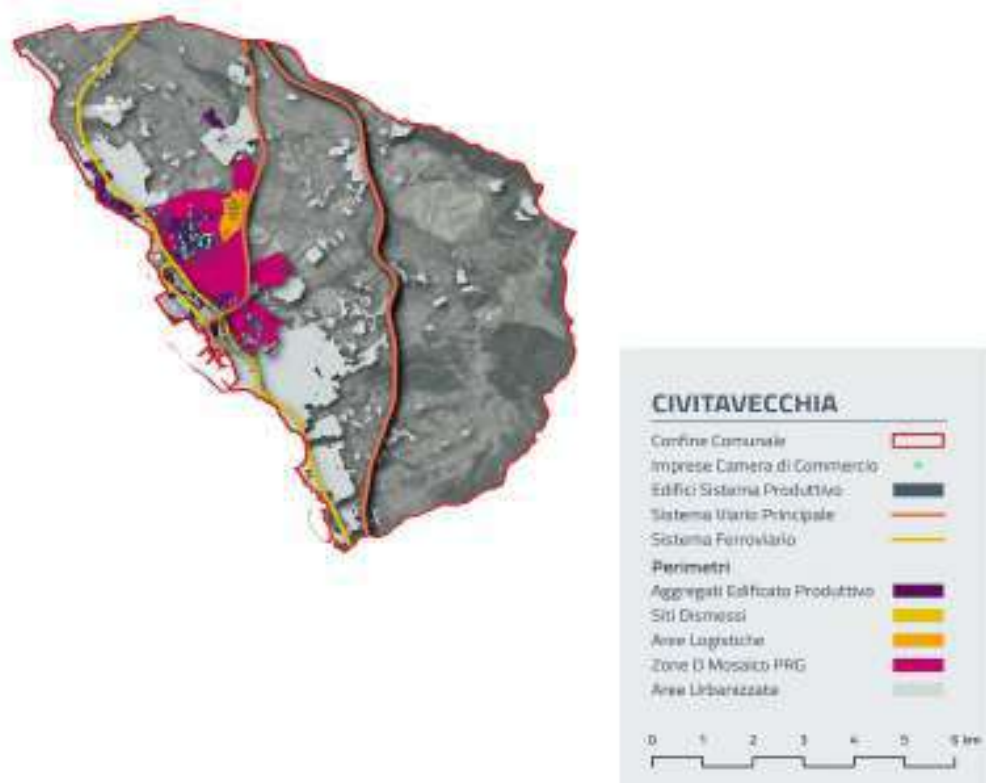


Comune di Civitavecchia

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	548,18
<i>di cui Aree libere</i>	426,06
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	144,17
Componente 3 – Aree logistiche	39,72
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	3,77
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	611,42

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Civitavecchia partecipa con un'area di estensione pari a 611,42 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente di valutazione "PRG" per 548,18 ha (di cui 426,06 ha Aree libere), della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 144,17 ha, della componente relativa alle aree logistiche censite sul territorio per 39,72 ha e della componente relativa ai siti industriali dismessi per 3,77 ha.

Il Comune di Civitavecchia partecipa all'omonimo sistema locale che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 679,42 ha (pari al 4,78%).



Comune di Colleferro

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	588,71
<i>di cui Aree libere</i>	288,25
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	303,69
Componente 3 – Aree logistiche	49,05
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	117,76
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	699,13

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Colleferro partecipa con un'area di estensione pari a 699,13 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 588,71 ha (di cui 288,25 ha Aree libere), della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 303,69 ha, della componente relativa alle aree logistiche censite sul territorio per 49,05 ha e della componente relativa ai siti dismessi per di 117,76 ha.

Il Comune di Colleferro partecipa al sistema locale del Comune di Frosinone che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 2.698,49 ha (pari al 18,97%).

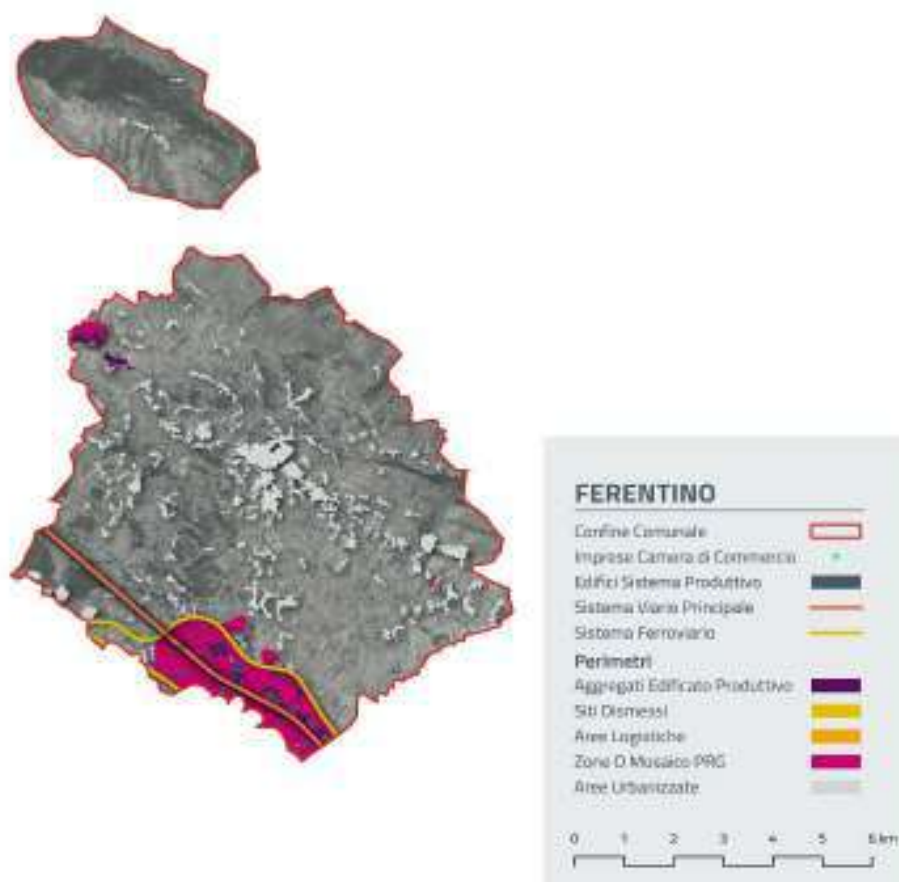


Comune di Ferentino

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	525,62
<i>di cui Aree libere</i>	461,5
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	82,95
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	n.d.
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	544,41

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Ferentino partecipa con un'area di estensione pari a 544,41 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente di valutazione "PRG" per 525,62 ha (di cui 461,5 ha Aree libere) e della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 82,95 ha. Non risultano siti logistici censiti nel Comune, né aree industriali dismesse.

Il Comune di Ferentino partecipa al sistema locale del Comune di Frosinone che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 2.698,49 ha (pari al 18,97%).



Comune di Fiano Romano

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	181,49
<i>di cui Aree libere</i>	89,78
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	95,69
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	n.d.
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	185,46

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Fiano Romano partecipa con un'area di estensione pari a 185,46 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 181,49 ha (di cui 89,78 ha Aree libere) e della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 95,69 ha. Non risultano siti logistici censiti nel Comune, né aree industriali dismesse.

Il Comune di Fiano Romano partecipa al sistema locale del Comune di Roma che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 4.355,03 ha (pari al 30,62%).



Comune di Fiumicino

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	297,74
<i>di cui Aree libere</i>	274,58
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	19,73
Componente 3 – Aree logistiche	152,64
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	64,85
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	511,79

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Fiumicino partecipa con un'area di estensione pari a 511,79 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 297,74 ha (di cui 274,58 ha Aree libere), della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 19,73 ha, della componente relativa alle principali aree logistiche censite per 153 ha e della componente relativa ai siti industriali dismessi per 64,85 ha.

Il Comune di Fiumicino partecipa al sistema locale del Comune di Roma che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 4.355,03 ha (pari al 30,62%).

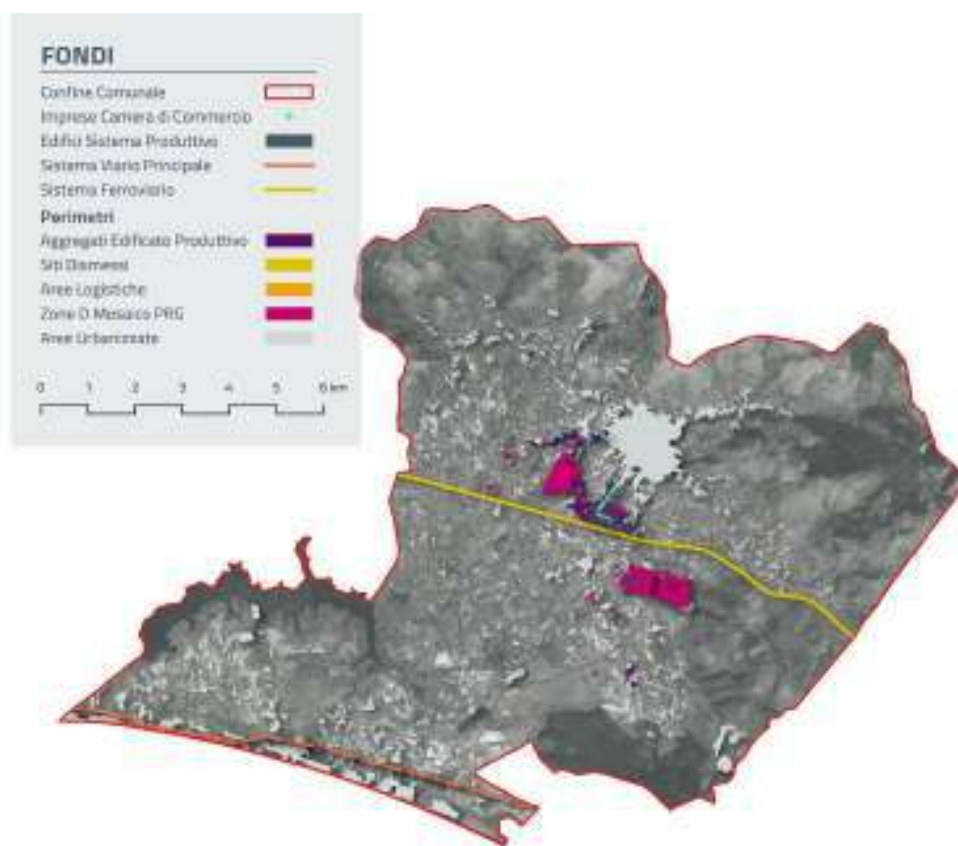


Comune di Fondi

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	167,15
<i>di cui Aree libere</i>	147,03
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	115,49
Componente 3 – Aree logistiche	25,07
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	n.d.
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	266,85

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Fondi partecipa con un'area di estensione pari a 266,85 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 167,15 ha (di cui 147,03 ha Aree libere), della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 116 ha e della componente relativa alla presenza di aree logistiche per 25,07 ha.

Il Comune di Fondi partecipa all’omonimo sistema locale che contribuisce al dimensionamento della ZLS per il 1,88%.



Comune di Formello

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	31,06
<i>di cui Aree libere</i>	3,05
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	28,01
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	n.d.
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	31,06

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Formello partecipa con un'area di estensione pari a 31,06 ha. Tale valore è interamente attribuibile alla componente "PRG" (di cui 3,05 ha Aree libere), al cui interno insiste la componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 28,01 ha. Non risultano siti logistici censiti nel Comune, né aree industriali dismesse.

Il Comune di Formello partecipa al sistema locale del Comune di Roma che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 4.355,03 ha (pari al 30,62%).

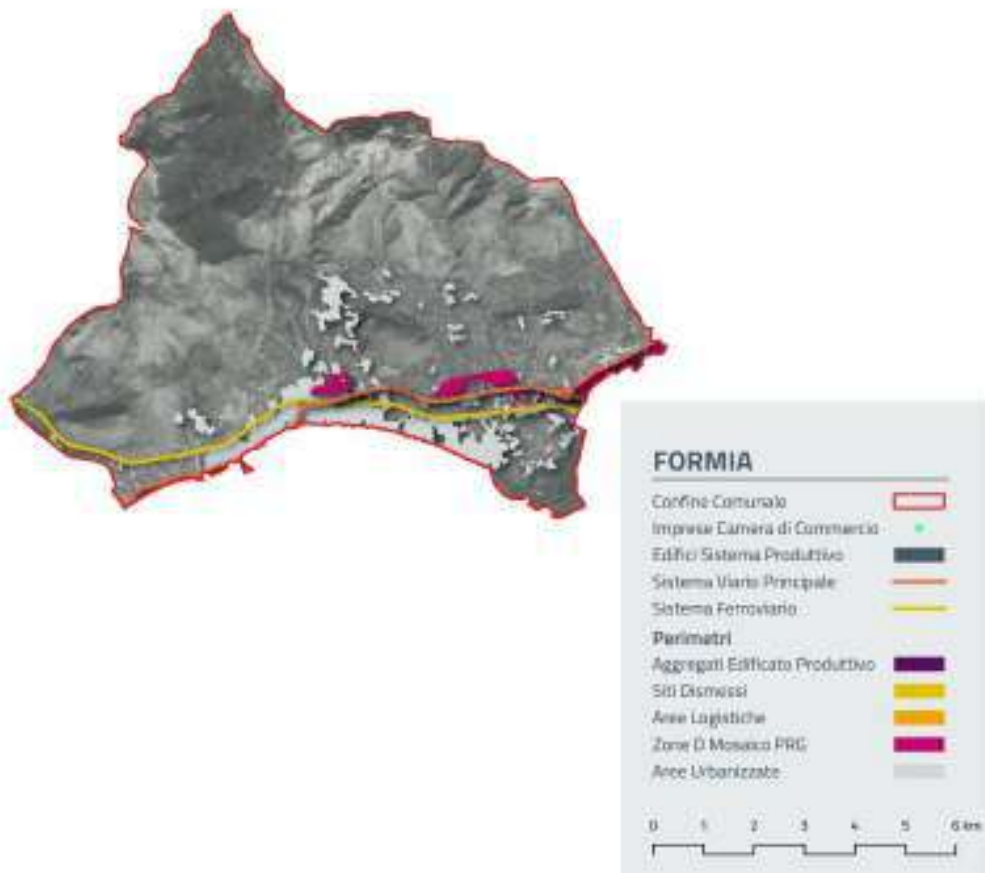


Comune di Formia

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	126,42
<i>di cui Aree libere</i>	107,57
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	34,17
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	6,75
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	145,24

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Formia partecipa con un'area di estensione pari a 145,24 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 126,42 ha (di cui 107,57 ha Aree libere), della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 34,17 ha e della componente relativa ai siti industriali dismessi per 7 ha. Non risultano siti logistici censiti nel Comune.

Il Comune di Formia partecipa all’omonimo sistema locale che contribuisce al dimensionamento della ZLS per l’1,02%.



Comune di Frosinone

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	n.d.
<i>di cui Aree libere</i>	<i>n.d.</i>
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	299,61
Componente 3 – Aree logistiche	2,97
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	n.d.
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	301,10

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Frosinone partecipa con un'area di estensione pari a 301,10 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 299,61 ha e della componente relativa ai siti logistici censiti per 7 ha. Non risultano estensioni relative alla componente “PRG”, né alle aree industriali dismesse.

Il Comune di Frosinone partecipa all’omonimo sistema locale che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 2.698,49 ha (pari al 18,97%).



Comune di Gaeta

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	272,18
<i>di cui Aree libere</i>	251,35
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	28,59
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	2,59
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	282,51

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il comune di Gaeta partecipa con un'area di estensione pari a 282,51 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 272,18 ha (di cui 251,35 ha Aree libere), della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 28,59 ha e della componente relativa ai siti industriali dismessi pari a 2,59 ha. Non risultano siti logistici censiti nel Comune.

Il Comune di Gaeta partecipa all’omonimo sistema locale che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 282,51 ha (pari al 1,99%).

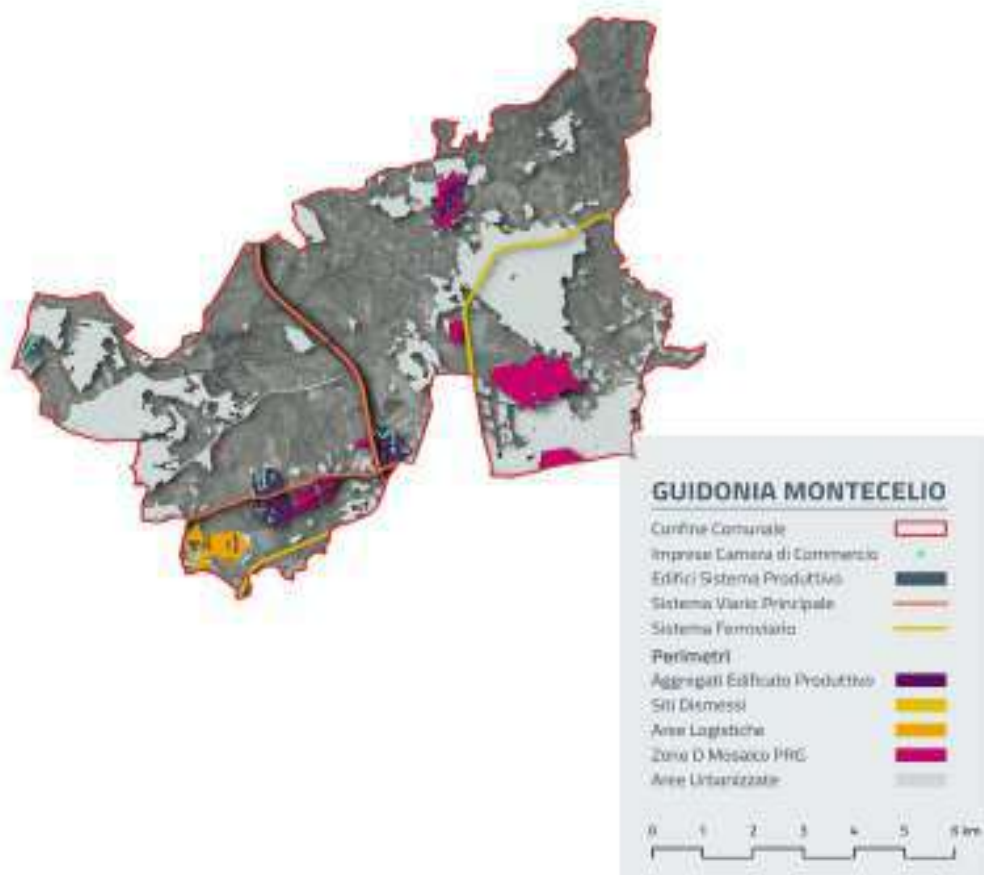


Comune di Guidonia Montecelio

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	339,68
<i>di cui Aree libere</i>	247,75
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	133,61
Componente 3 – Aree logistiche	75,44
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	1,29
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	458,08

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Guidonia Montecelio partecipa con un'area di estensione pari a 458,08 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 339,68 ha (di cui 247,75 ha Aree libere), della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 133,61 ha, della componente relativa alle aree logistiche censite per 75,44 ha e della componente relativa ai siti industriali dismessi per 1,29 ha.

Il Comune di Guidonia Montecelio partecipa al sistema locale del Comune di Roma che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 4.355,03 ha (pari al 30,62%).

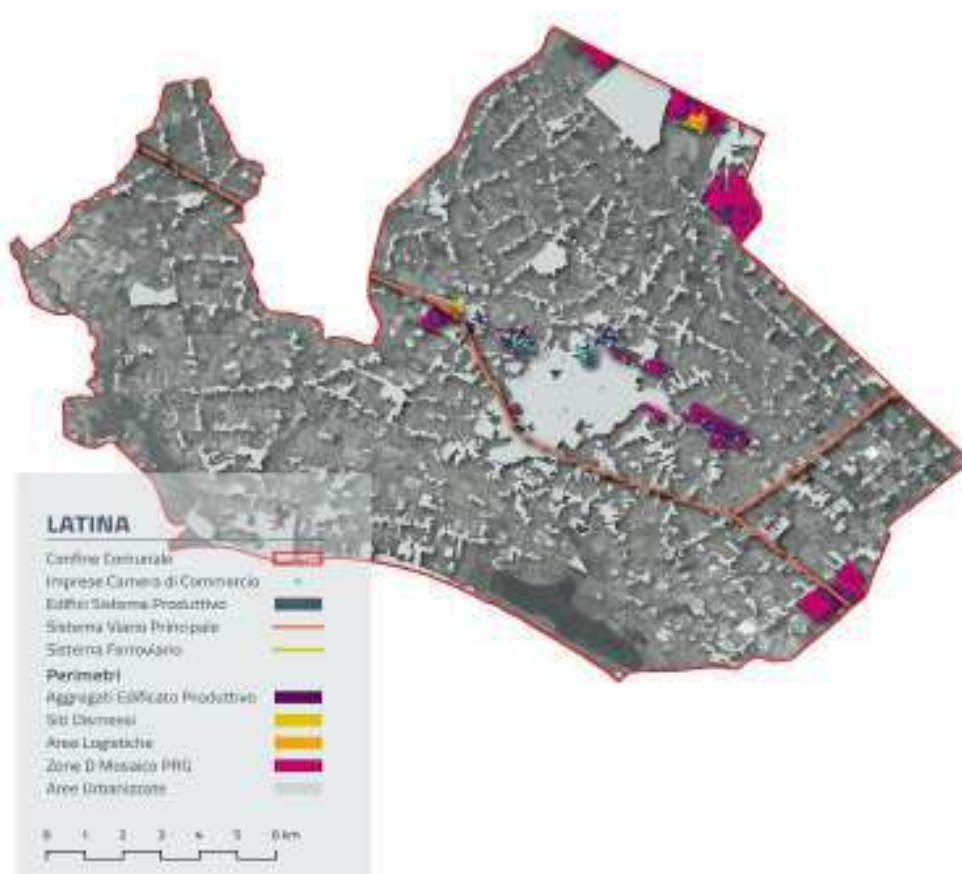


Comune di Latina

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	722,50
<i>di cui Aree libere</i>	449,83
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	339,88
Componente 3 – Aree logistiche	15,81
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	23,16
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	827,14

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Latina partecipa con un'area di estensione pari a 827,14 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 722,50 ha (di cui 449,83 ha Aree libere), della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 339,88 ha, della componente relativa alle aree logistiche censite per 16 e della componente relativa ai siti industriali dismessi per 23 ha.

Il Comune di Latina partecipa all’omonimo sistema locale che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 1.222,25 ha (pari al 8,59%).



Comune di Monterotondo

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	146,75
<i>di cui Aree libere</i>	29,78
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	139,95
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	n.d.
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	169,72

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Monterotondo partecipa con un'area di estensione pari a 169,72 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 146,75 ha (di cui 29,78 ha Aree libere) e della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 139,95 ha. Non risultano siti logistici censiti nel Comune, né aree industriali dismesse.

Il Comune di Monterotondo partecipa al sistema locale del Comune di Roma che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 4.355,03 ha (pari al 30,62%).

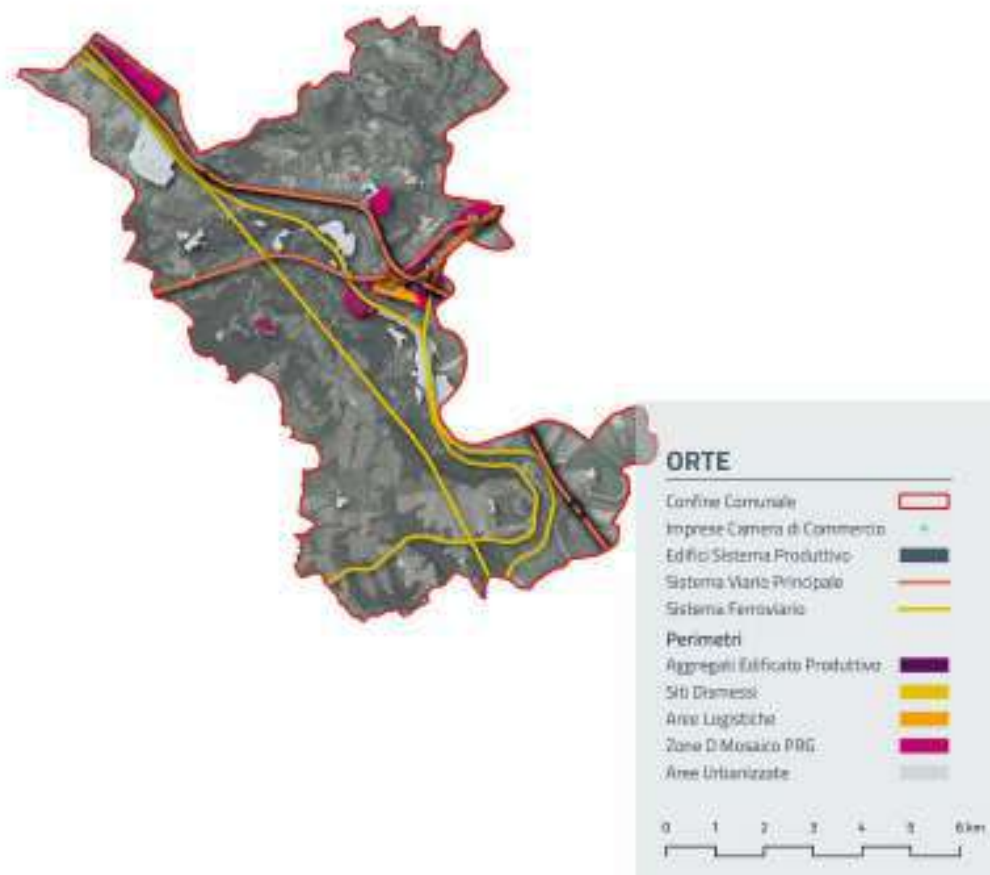


Comune di Orte

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	200,81
<i>di cui Aree libere</i>	162,70
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	18,80
Componente 3 – Aree logistiche	27,38
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	n.d.
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	204,90

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Orte partecipa con un'area di estensione pari a 204,90 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 200,81 ha (di cui 162,70 ha Aree libere), della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 18,80 ha e della componente relativa alle aree logistiche censite per 27,38 ha. Non risultano aree industriali dismesse nel Comune.

Il Comune di Orte partecipa al sistema locale del Comune di Viterbo che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 521,36 ha (pari al 3,67%).

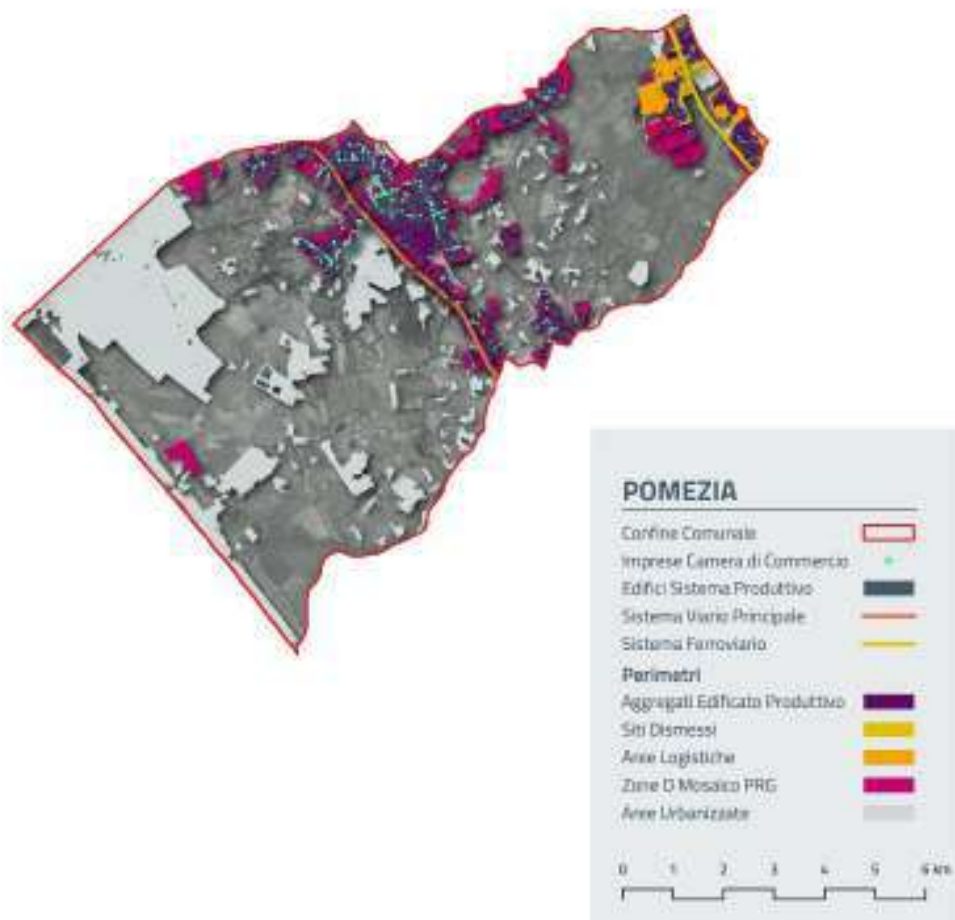


Comune di Pomezia

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	1075,13
<i>di cui Aree libere</i>	504,72
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	669,92
Componente 3 – Aree logistiche	228,98
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	1,39
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	1290,27

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il comune di Pomezia partecipa con un'area di estensione pari a 1290,27 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 1075,13 ha (di cui 504,72 ha Aree libere), della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 669,92 ha, della componente relativa alle aree logistiche censite per 228,98 ha e della componente relativa ai siti industriali dismessi per 1,39 ha.

Il Comune di Pomezia partecipa all’omonimo sistema locale che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 2.173,83 ha (pari al 15,28%).

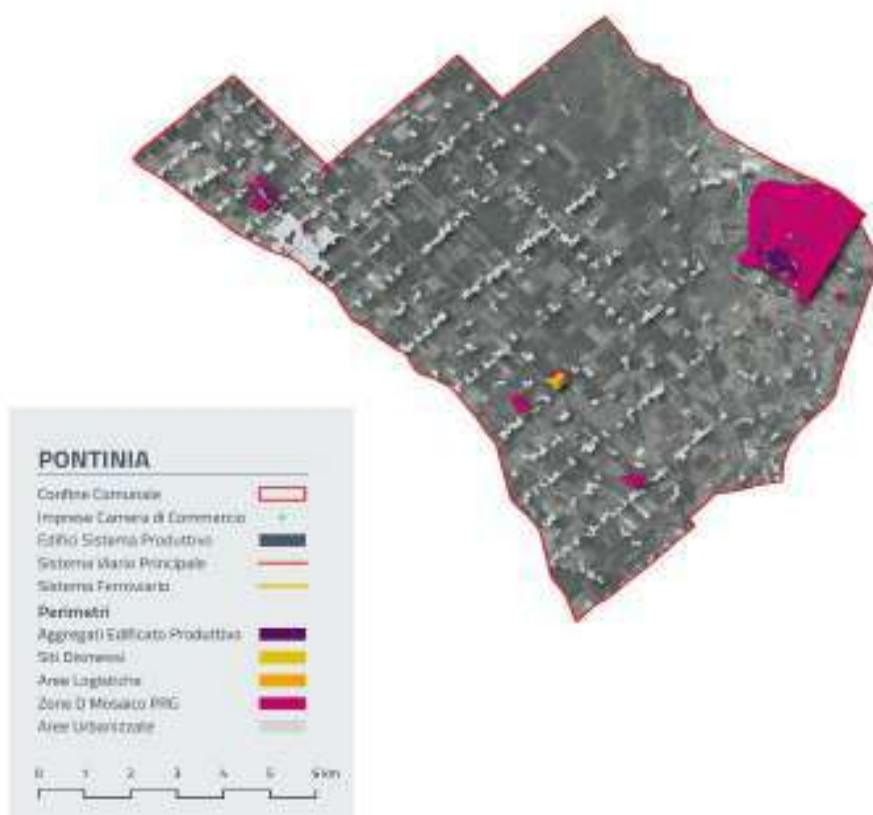


Comune di Pontinia

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	546,76
<i>di cui Aree libere</i>	496,54
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	49,39
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	9,65
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	555,54

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il comune di Pontinia partecipa con un'area di estensione pari a 555,54 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 546,76 ha (di cui 496,54 ha Aree libere), della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 49,39 ha e della componente relativa ai siti industriali dismessi per 9,65 ha. Non risultano siti logistici censiti nel Comune.

Il Comune di Pontinia partecipa al sistema locale del Comune di Sabaudia che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 555,54 ha (pari al 3,91%).

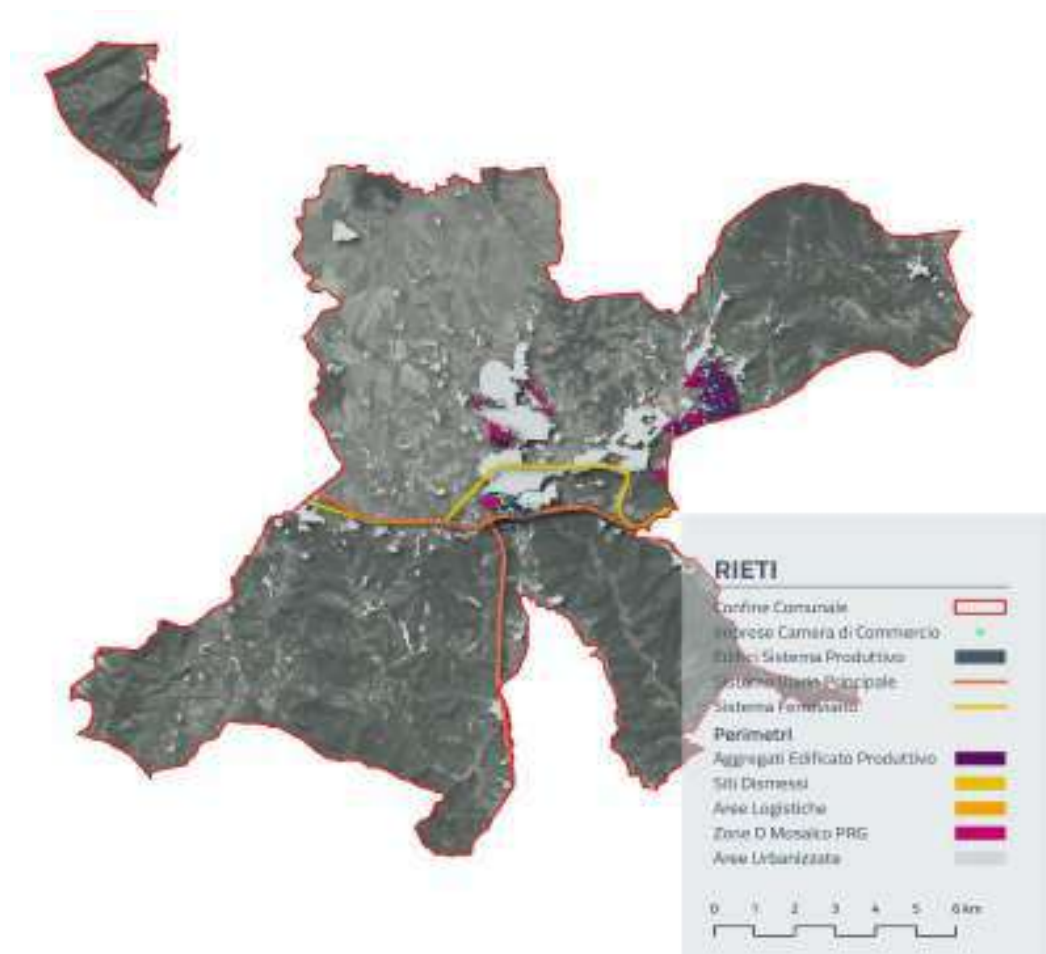


Comune di Rieti

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	241,90
<i>di cui Aree libere</i>	113,38
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	171,37
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	2,56
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	285,08

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il comune di Rieti partecipa con un'area di estensione pari a 285,08 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 2419,90 ha (di cui 113,38 ha Aree libere), della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 171,37 ha e della componente relativa ai siti industriali dismessi per 2,56 ha. Non risultano siti logistici censiti nel Comune.

Il Comune di Rieti partecipa all’omonimo sistema locale che contribuisce al dimensionamento della ZLS il 2,00%.

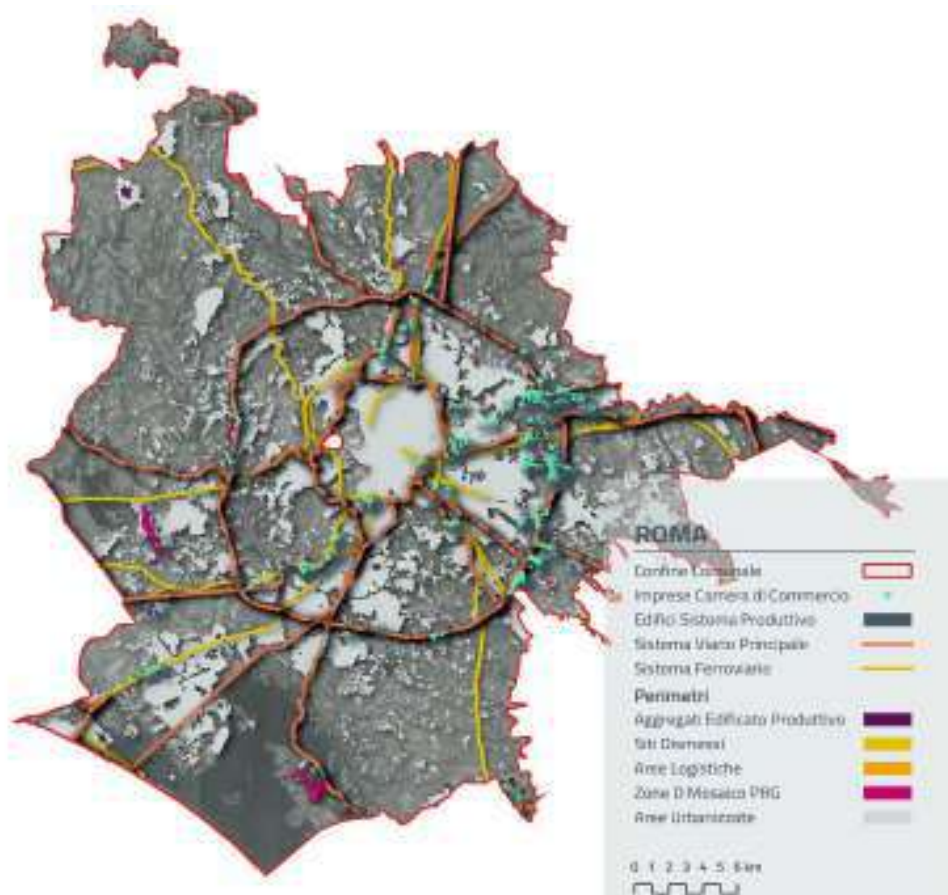


Comune di Roma

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	1.835,90
<i>di cui Aree libere</i>	1.110,66
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	1776,28
Componente 3 – Aree logistiche	260,57
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	n.d.
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	2.998,91

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Roma partecipa con un'area di estensione pari a 2.998,91 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 1.835,90 ha (di cui 1.110,66 ha Aree libere), della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 1.776,28 ha e della componente relativa alle aree logistiche censite per 260.57 ha. Non risultano aree industriali dismesse nel Comune.

Il Comune di Roma partecipa all’omonimo sistema locale che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 4.335,03 ha (pari al 30,62%).



Comune di Santa Marinella

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	0,00
<i>di cui Aree libere</i>	0,00
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	0,00
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	n.d.
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	0,00

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Santa Marinella partecipa con un'area di estensione pari a 0,00 ha.

Il Comune di Santa Marinella partecipa al sistema locale del Comune di Civitavecchia che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 679,42 ha (pari al 4,78%).

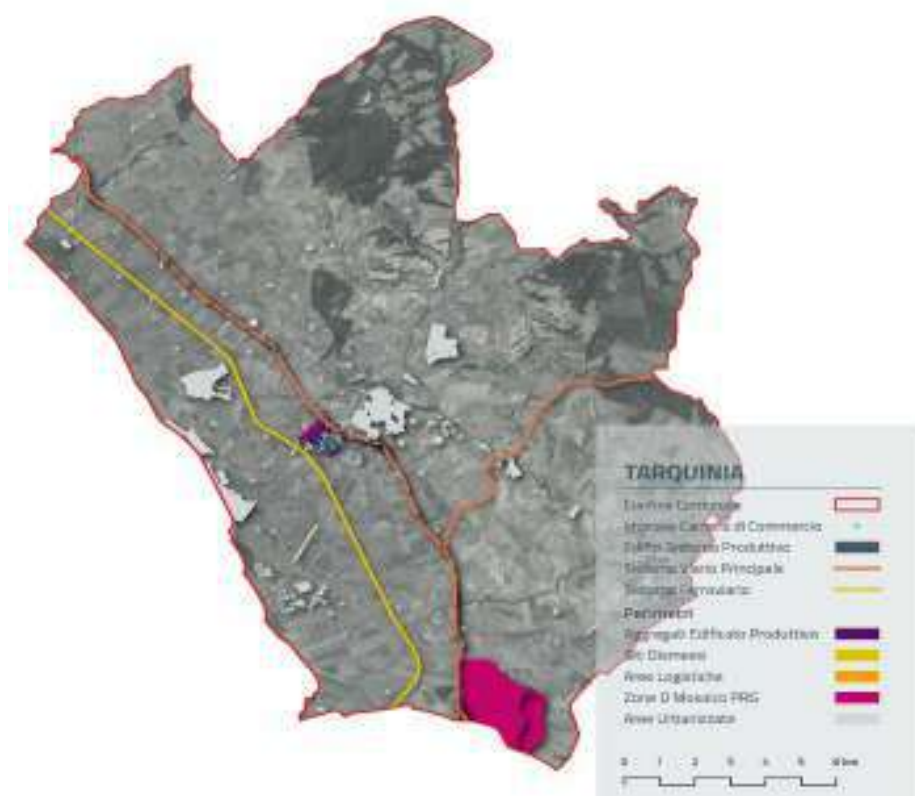


Comune di Tarquinia

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	507,79
<i>di cui Aree libere</i>	477,25
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	70,49
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	n.d.
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	547,72

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Tarquinia partecipa con un'area di estensione pari a 547,72 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 507,79 ha (di cui 477,25 ha Aree libere) e della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 70,49 ha. Non risultano siti logistici censiti nel Comune, né aree industriali dismesse.

Il Comune di Tarquinia partecipa all’omonimo sistema locale che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 547,72 ha (pari al 3,85%).

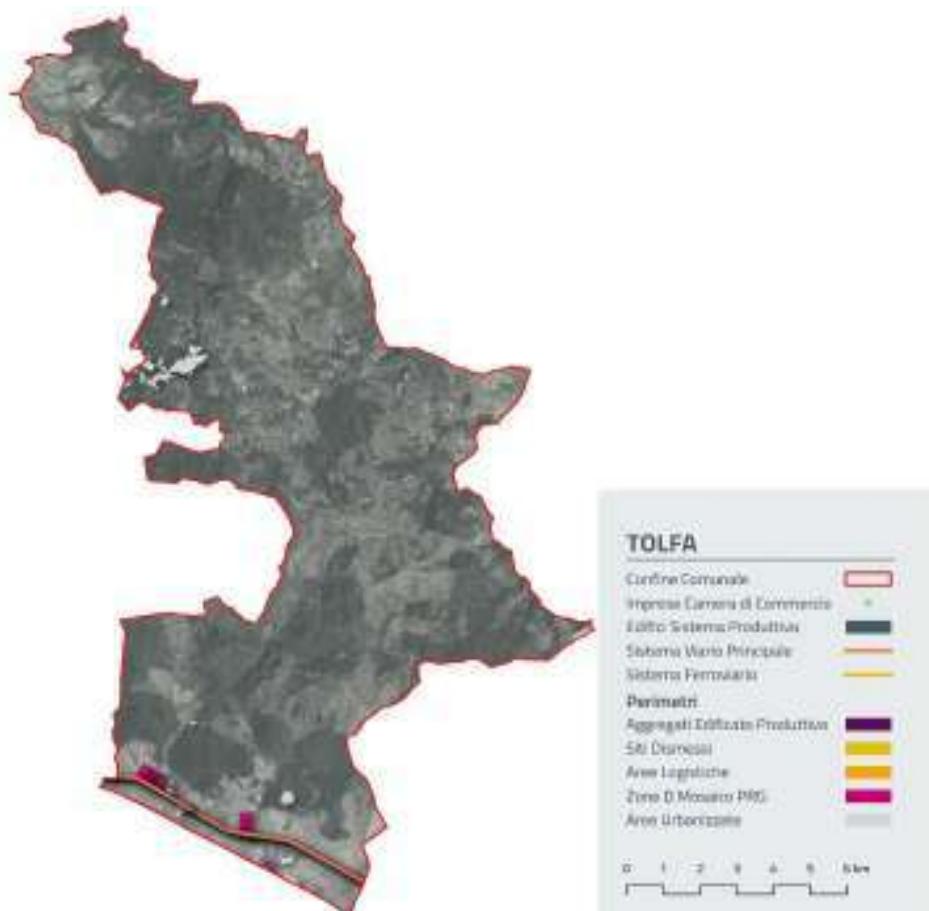


Comune di Tolfa

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	56,03
<i>di cui Aree libere</i>	56,03
Componente 2 – Aree industriali " <i>de facto</i> " (aggregati edificato produttivo)	0,00
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	n.d.
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	56,03

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Tolfa partecipa con un'area di estensione pari a 56,03 ha. Tale valore è interamente attribuibile alla componente "PRG". Sulla base dell'algoritmo definito per gli aggregati industriali "*de facto*", infatti, il sistema non ha restituito alcun risultato. Non risultano, peraltro, siti logistici censiti nel Comune, né aree industriali dismesse.

Il Comune di Tolfa partecipa al sistema locale del Comune di Civitavecchia che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 679,42 ha (pari al 4,78%).

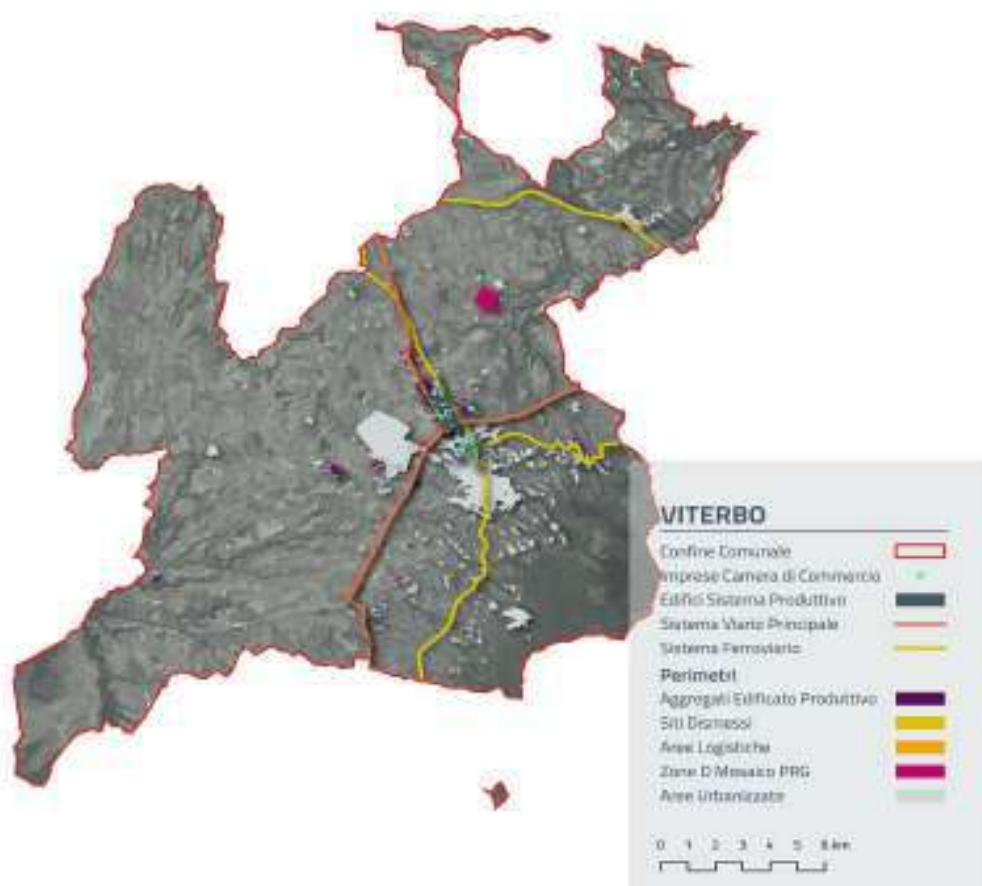


Comune di Viterbo

Componente utilizzato per la selezione	Estensione della superficie (Ha)
Componente 1 – Aree D da PRG	270,87
<i>di cui Aree libere</i>	167,88
Componente 2 – Aree industriali “ <i>de facto</i> ” (aggregati edificato produttivo)	148,59
Componente 3 – Aree logistiche	0,00
Componente 4 – Aree relative a siti industriali dismessi	n.d.
Superficie totale ZLS (al netto di sovrapposizioni delle suddette componenti)	316,46

Ai fini della perimetrazione della ZLS, il Comune di Viterbo partecipa con un'area di estensione pari a 316,46 ha. Tale valore deriva dalla somma, al netto delle sovrapposizioni, della componente "PRG" per 270,87 ha (di cui 167,88 ha Aree libere) e della componente relativa alle aree industriali “*de facto*” per 148,59 ha. Non risultano siti logistici censiti nel Comune, né aree industriali dismesse.

Il Comune di Viterbo partecipa all'omonimo sistema locale che contribuisce al dimensionamento della ZLS per 521,36 ha (pari al 3,67%).



3. ANALISI DEL QUADRO INFRASTRUTTURALE DEL LAZIO

3.1 *Executive summary*

Il presente capitolo analizza il quadro infrastrutturale viario e ferroviario della Regione Lazio, in funzione delle aree perimetrate nei Comuni di interesse della ZLS, procedendo ad individuare il livello di prossimità delle infrastrutture esistenti rispetto alle aree in oggetto; avuto riguardo al sistema viario principale, il medesimo fa riferimento alle strade definite “a viabilità principale”, ossia l’insieme di autostrade e strade statali (SS) di riferimento per la viabilità regionale.

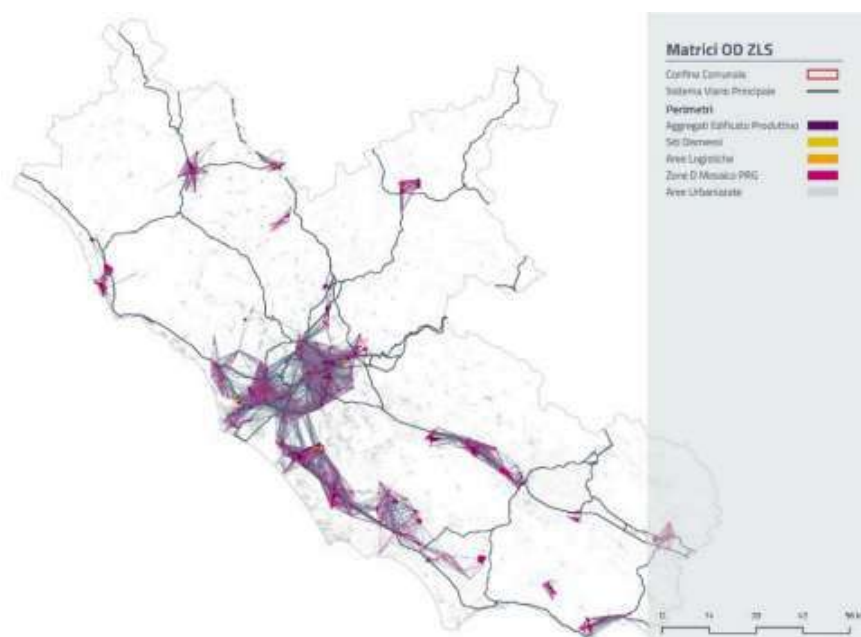
L’analisi condotta ha consentito:

- di individuare la dotazione infrastrutturale esistente nella regione, nonché il grado di interconnessione infrastrutturale regionale e i conseguenti elementi di criticità, rimandando anche alle considerazioni già evidenziate nello studio di cui al documento preliminare “Elementi di base per la definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale”, redatto dal Gruppo di Lavoro e formalizzato a fine 2020;
- di verificare l’interconnessione tra il Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica (PRMTL) e i potenziali benefici per il sistema infrastrutturale su cui insiste la ZLS, individuando le opere viarie e gli interventi sul sistema ferroviario più importanti elencate dal PRMTL d’interesse per lo sviluppo della ZLS;
- di rappresentare il dettaglio delle aree selezionate ai fini della ZLS all’interno di ognuno dei 29 Comuni della Fascia 1. Per ognuno di essi sono rappresentate, con apposita cartografia, le aree individuate ed il livello di prossimità delle medesime alle principali infrastrutture regionali viarie e ferroviarie.

3.2 Sistema viario e ferroviario della Regione Lazio

Nel seguito, si riporta la mappa su base regionale che evidenzia i comuni oggetto della ZLS, le aree individuate ed i sistemi viari e ferroviari che insistono sulle medesime.

Interconnessioni infrastrutturali



La mappa evidenzia un elevato grado di interconnessione infrastrutturale in prossimità di:

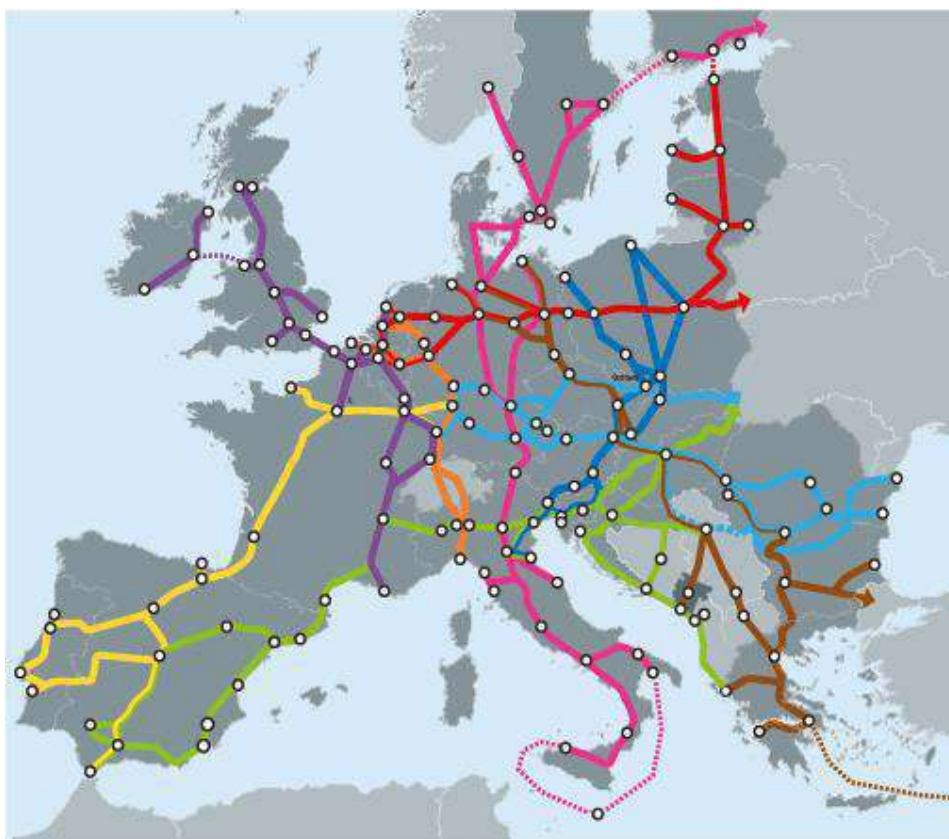
- aree dell'area metropolitana di Roma;
- aree che si sviluppano lungo l'asse viario della SS148 Pontina;
- aree che si sviluppano lungo l'asse autostradale della A1.

Dall'analisi si evidenziano, altresì, i seguenti elementi:

- bacino di Civitavecchia interconnesso con l'area metropolitana di Roma tramite l'asse autostradale della A12 e limitatamente collegato con le aree della ZLS di Viterbo e Orte;
- limitata connessione infrastrutturale tra le aree dei comuni ubicati sull'asse della SS Pontina e quelli ubicati sull'asse autostradale della A1 in direzione Napoli;
- limitato livello di collegamento delle aree che insistono sul Comune di Rieti con le principali dorsali infrastrutturali regionali;
- assenza di collegamenti viari principali e ferroviari nei comuni di Allumiere e Pontinia;
- assenza di collegamenti ferroviari nei comuni di Fiano, Formello e Gaeta.

Il sistema infrastrutturale che insiste sulla ZLS potrà avere beneficio dallo sviluppo prospettico del Corridoio Transeuropeo Scandinavo-Mediterraneo che collega gli stati baltici attraverso la Germania e il Nord Italia ai porti italiani meridionali, fino a La Valletta. Si tratta di una direttrice multimodale TEN-T, fondamentale asse Nord-Sud dell'Unione e corrispondente in Italia alla direttrice dell'A1 e della linea ferroviaria Milano-Napoli.

Corridoio Transeuropeo Scandinavo-Mediterraneo



Fonte: Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica ("PRMTL")

Tale corridoio viene ulteriormente sviluppato nei due livelli di rete *Core e Comprehensive*, articolati in una direttrice tirrenica lungo l'asse Livorno-Civitavecchia-Napoli e in una serie di trasversali tirrenico-adriatiche: Civitavecchia-Orte-Perugia-Ancona con diramazione Perugia-Ravenna, Roma-Pescara con diramazione L'Aquila-Teramo, Cassino-Isernia-Teroli e Cisterna-Valmontone.

La rete così disegnata dai documenti europei individua anche i nodi fondamentali: i due aeroporti della Capitale, Fiumicino (Core) e Ciampino (Comprehensive), i tre principali porti tirrenici di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta (tutti e tre Comprehensive), i nodi multimodali di Pomezia (Core) e di Orte (Comprehensive). Tale rete è ancora in gran parte da completare. Il *network* risulta incompleto nella connessione tirrenica da Civitavecchia verso la Toscana, dove l'A12 termina a Tarquinia, e debole a sud di Roma verso Napoli; da realizzare le trasversali da Civitavecchia e Cassino verso l'Adriatico.

3.3 Il Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica e la ZLS

Il Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica ("PRMTL") sviluppato dalla Regione Lazio, conta oltre 60 interventi volti alla realizzazione, l'adeguamento e completamento di opere infrastrutturali e delinea la necessità di potenziare i sistemi trasversali di collegamento tra le Province laziali e le direttrici nazionali cercando di ridurre la centralità della rete infrastrutturale nell'area metropolitana di Roma.

Parte degli interventi previsti nel PRMTL potrà portare benefici al sistema infrastrutturale su cui insiste la ZLS; nello specifico, le opere viarie più importanti elencate dal PRMTL d'interesse per lo sviluppo della ZLS sono:

- completamento della SS 675 Orte-Civitavecchia, asse trasversale fondamentale non solo perché in grado di connettere il porto di Civitavecchia con l'A1 ma anche con Terni e le aree produttive dell'Umbria;
- completamento del Corridoio Tirrenico Livorno-Civitavecchia, perfezionando il collegamento delle principali direttrici plurimodali d'Italia;
- rafforzamento della Dorsale Appenninica Terni-Rieti-Avezzano-Sora;
- adeguamento della SR 630 Ausonia, creando un collegamento, tramite Cassino, tra la Dorsale Appenninica e la Trasversale Lazio Sud Tirreno-Adriatica fino a Formia-Gaeta;
- sviluppo del Corridoio Roma-Latina, il quale dovrebbe rappresentare il nuovo asse Dorsale Tirrenico Sud;
- sviluppo del collegamento Cisterna di Latina-Valmontone, creando un collegamento tra le aree produttive pontine e l'autostrada A1;
- adeguamento della SS 156 Monti Lepini, in modo da migliorare il collegamento tra i due capoluoghi di Latina e di Frosinone;
- potenziamento della SS Salaria fino a Rieti, in modo da renderla una trasversale, in asse con il Grande Accordo Anulare e l'A91 Roma-Fiumicino.

Principali interventi sul sistema viario previsti dal PRMTL



Fonte: Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica ("PRMTL")

Inoltre, il PRMTL prevede la realizzazione di interventi sul sistema ferroviario di cui potrà beneficiare la ZLS; in particolare, il suddetto piano prevede i seguenti interventi:

- riattivazione della ferrovia Orte-Capranica-Civitavecchia;
- diramazione della Roma-Lido-Fiera di Roma-Aeroporto di Fiumicino-Fiumicino;
- chiusura dell'anello ferroviario di Roma con la realizzazione di quello che viene definito come Grande Raccordo Anulare dei treni;
- manutenzione e ampliamento delle ferrovie Roma-Viterbo e Roma-Lido;
- trasformazione in linea metropolitana delle linee ferroviarie regionali di Roma-Civitavecchia e di Roma-Nettuno-Latina;
- sviluppo della nuova stazione alta-velocità Ferentino;
- completamento della linea "Littorina" Formia-Gaeta;
- realizzazione della linea Passo Corese-Rieti ed elettrificazione della linea Rieti-Terzi.

Principali interventi sul sistema ferroviario previsti dal PRMTL



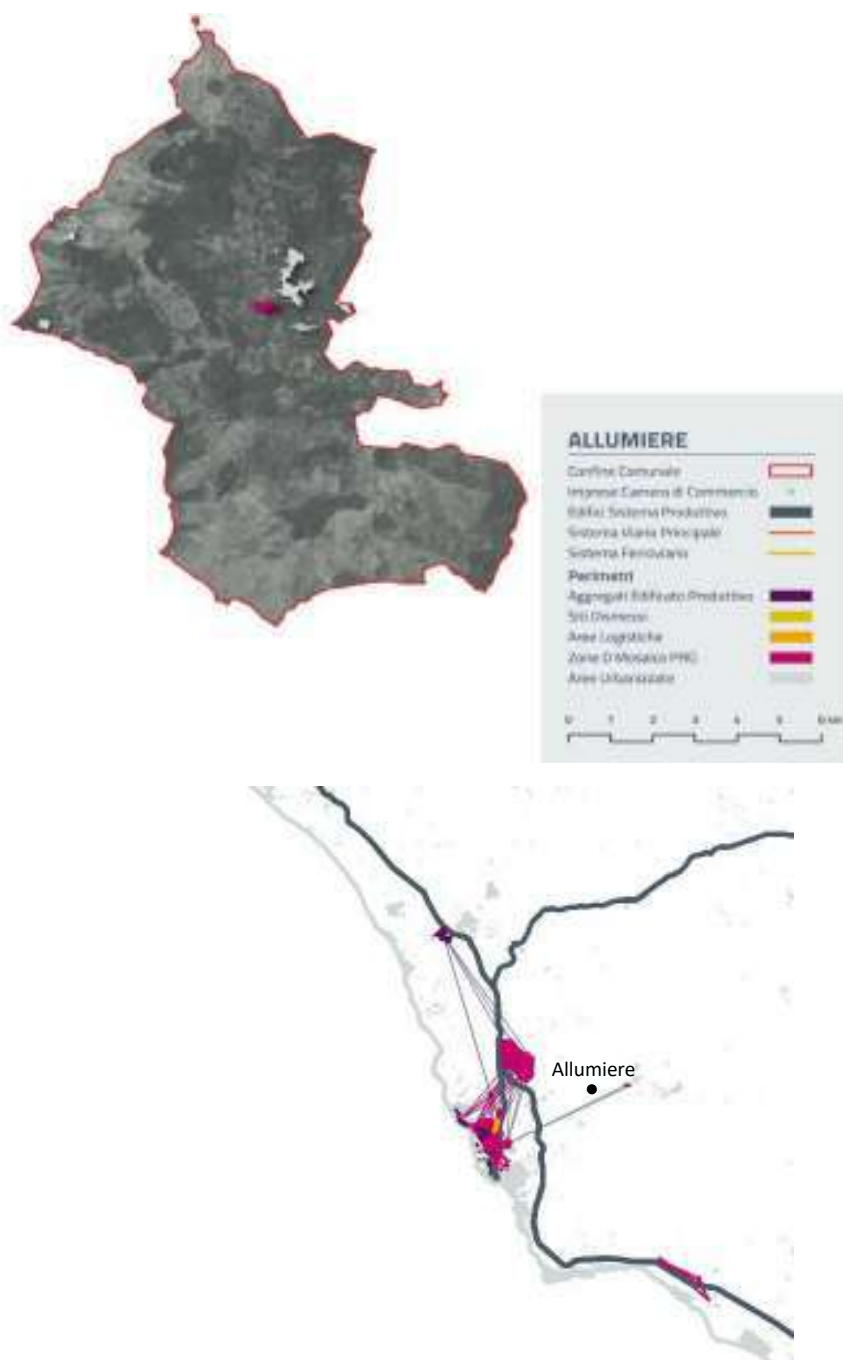
Fonte: Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica ("PRMTL")

3.4 Le aree selezionate a livello di Comune

Di seguito, si rappresenta il dettaglio delle aree selezionate ai fini della ZLS all'interno di ognuno dei 29 Comuni della Fascia 1. Per ognuno di essi sono rappresentate, con apposita cartografia, le aree individuate ed il livello di prossimità delle medesime alle principali infrastrutture regionali viarie e ferroviarie.

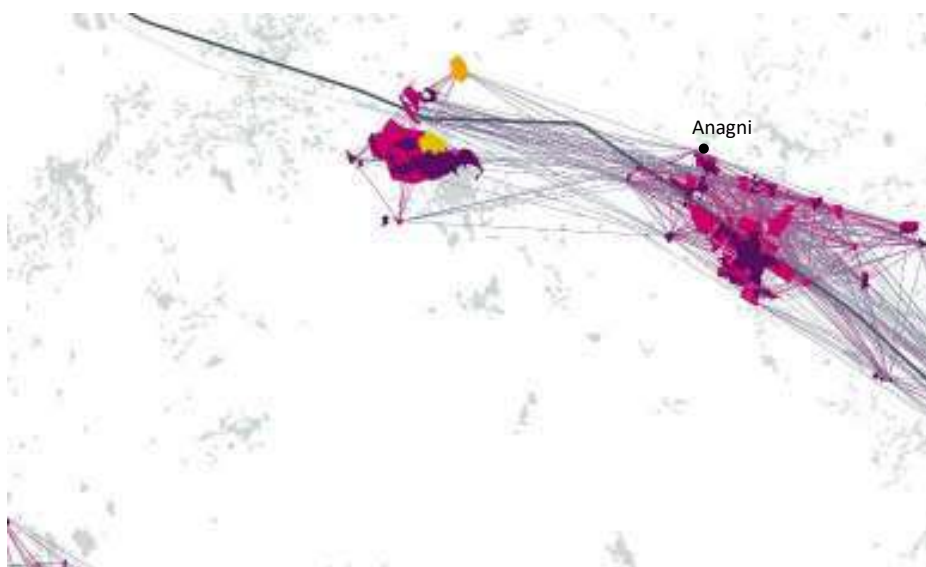
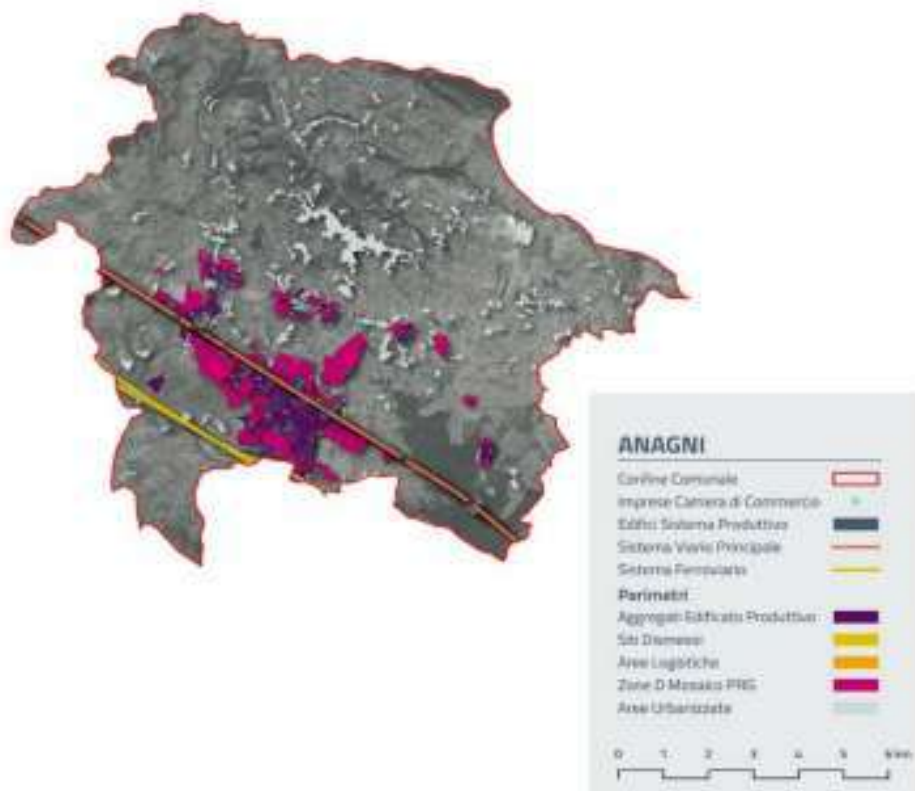
Comune di Allumiere

Nel Comune di Allumiere l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 11,97 ha) non risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. Il Comune di Allumiere è connesso al Comune di Civitavecchia, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SP7b.



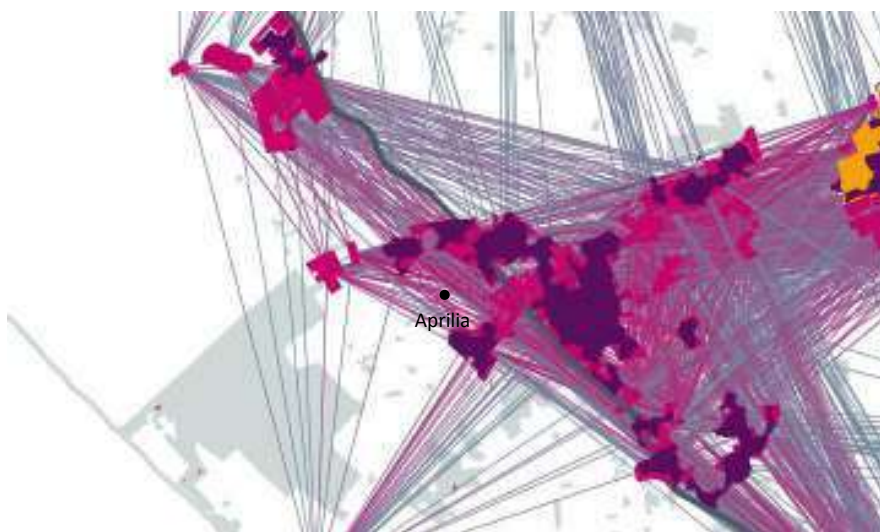
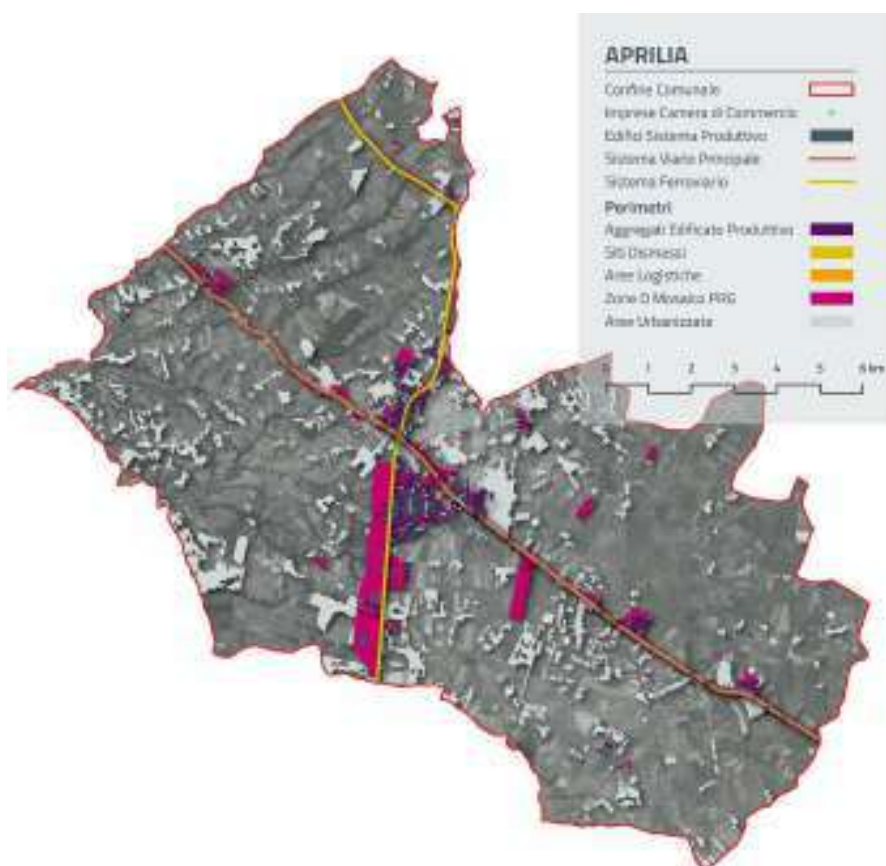
Comune di Anagni

Nel Comune di Anagni l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 892,07 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte centro-meridionale dall'autostrada A1 mentre la linea ferroviaria è prossima alla parte meridionale della perimetrazione dell'area ZLS. Il Comune di Anagni è connesso al Comune di Frosinone, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso l'autostrada A1 e la SS6 Casilina.



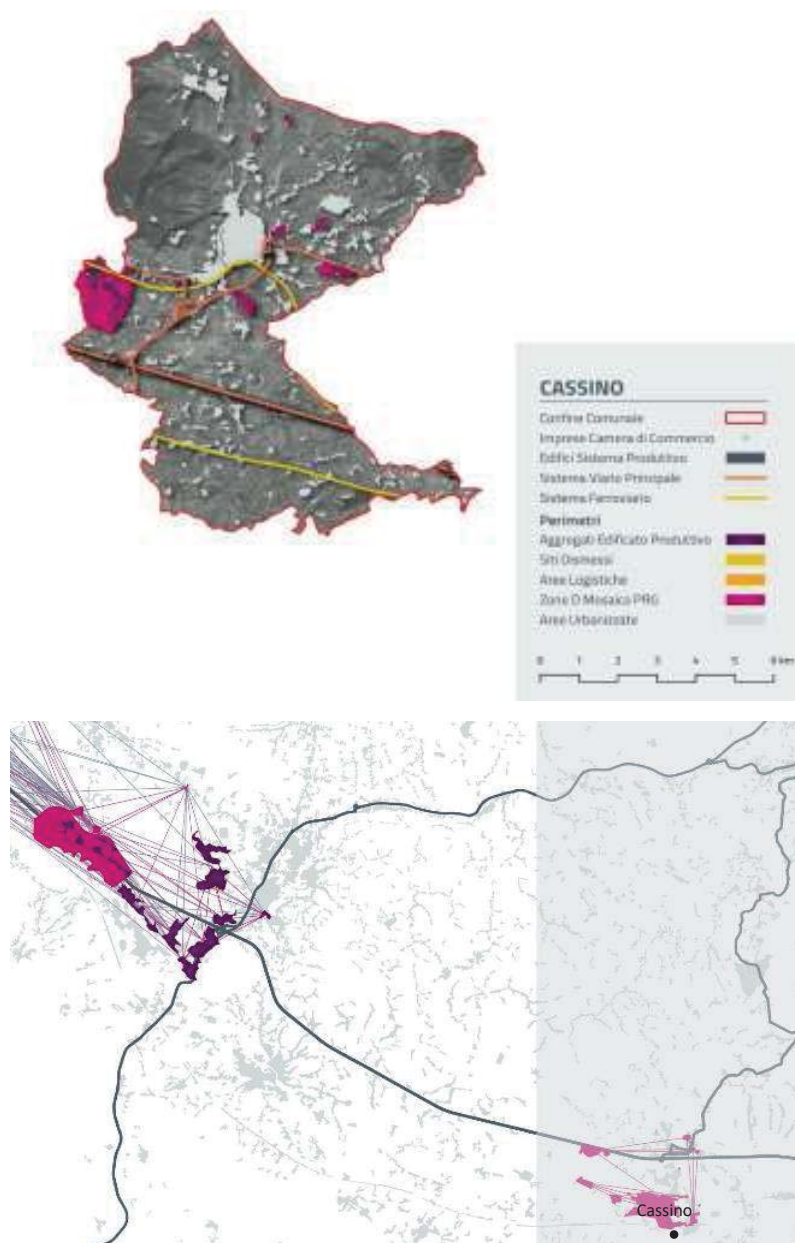
Comune di Aprilia

Nel Comune di Aprilia l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 883,59 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte centrale dalla SS148 Pontina mentre la linea ferroviaria percorre, in opposta direttrice rispetto al sistema viario, l'area individuata nella perimetrazione. Il Comune di Aprilia è connesso al Comune di Pomezia, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS148 Pontina.



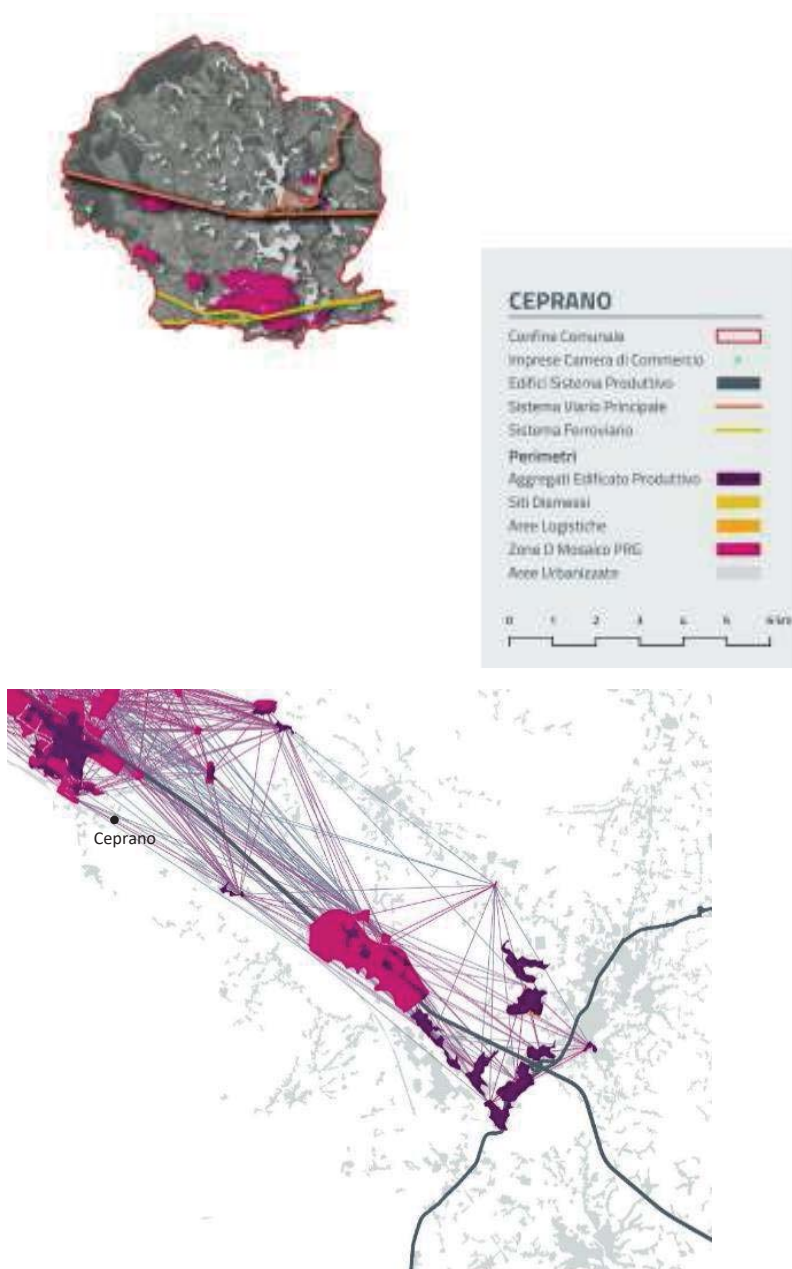
Comune di Cassino

Nel Comune di Cassino l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 305,11 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte centro-meridionale dall'autostrada A1 e nella parte centrale della zona dalla SS6 Casilina e dalla SS630 Ausonia; la linea ferroviaria percorre, in maniera parallela all'A1, la parte meridionale dell'area mentre per la parte centrale dell'area sono presenti tre snodi ferroviari verso Est, Ovest e Sud. Il Comune di Cassino è connesso al Comune di Frosinone, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, sia attraverso l'autostrada A1 che attraverso il sistema ferroviario.



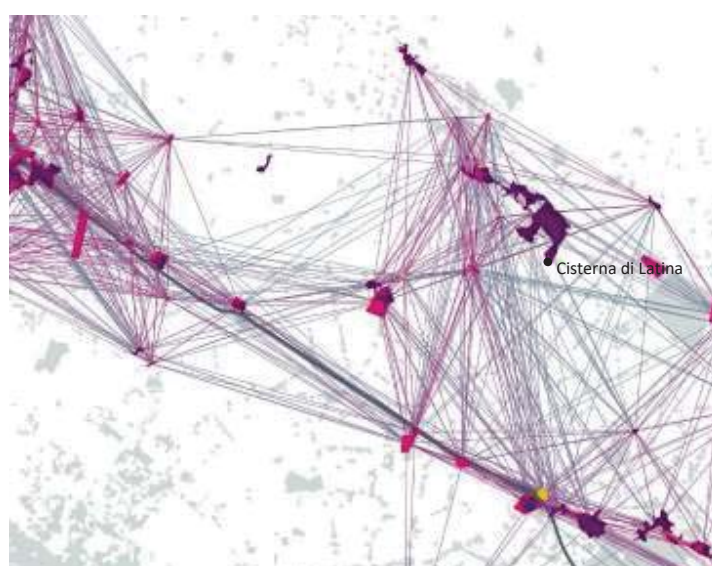
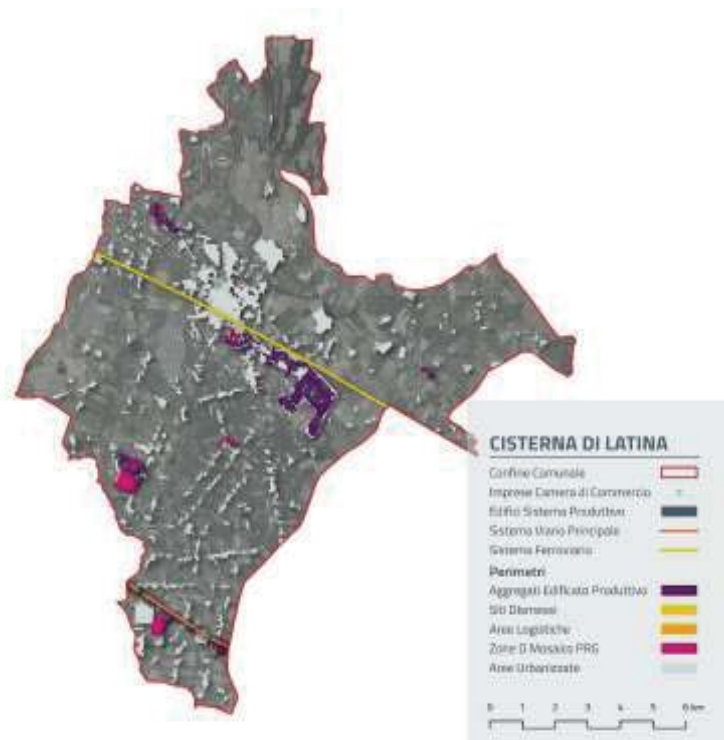
Comune di Ceprano

Nel Comune di Ceprano l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 261,78 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella zona centrale dall'autostrada A1 e dalla SS6 Casilina; la linea ferroviaria percorre l'area nella parte meridionale. Il Comune di Ceprano è connesso al Comune di Frosinone, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso l'autostrada A1 ed il sistema ferroviario.



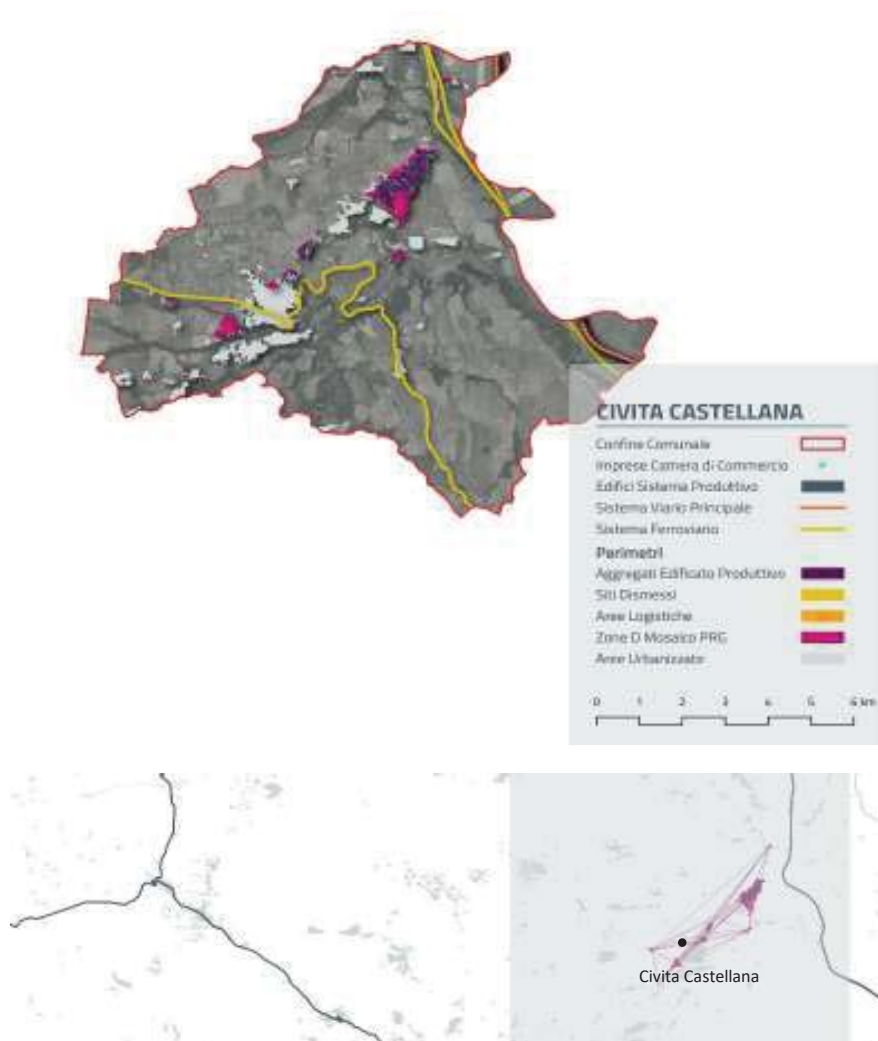
Comune di Cisterna di Latina

Nel Comune di Cisterna di Latina l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 395,11 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella zona meridionale dalla SS7 Appia; la linea ferroviaria percorre la parte centrale dell'area nei pressi degli aggregati con edificati produttivi. Il Comune di Cisterna di Latina è connesso al Comune di Latina, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS7 Appia.



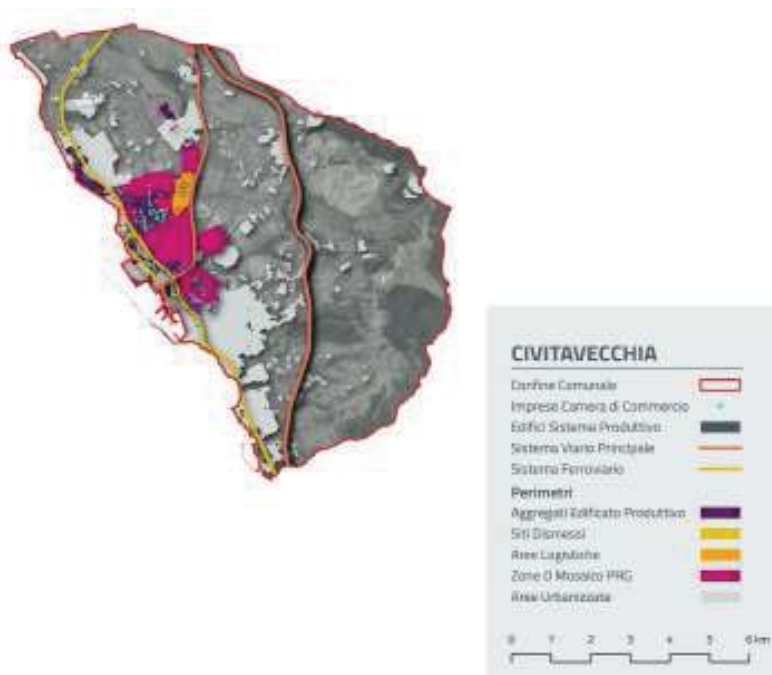
Comune di Civita Castellana

Nel Comune di Civita Castellana l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 184,56 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella zona orientale dalla SS3 Flaminia; la linea ferroviaria percorre sia la parte occidentale che quella orientale dell'area d'interesse. Il Comune di Civita Castellana è connesso al Comune di Viterbo, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS675 Umbro-Laziale e la SP25.



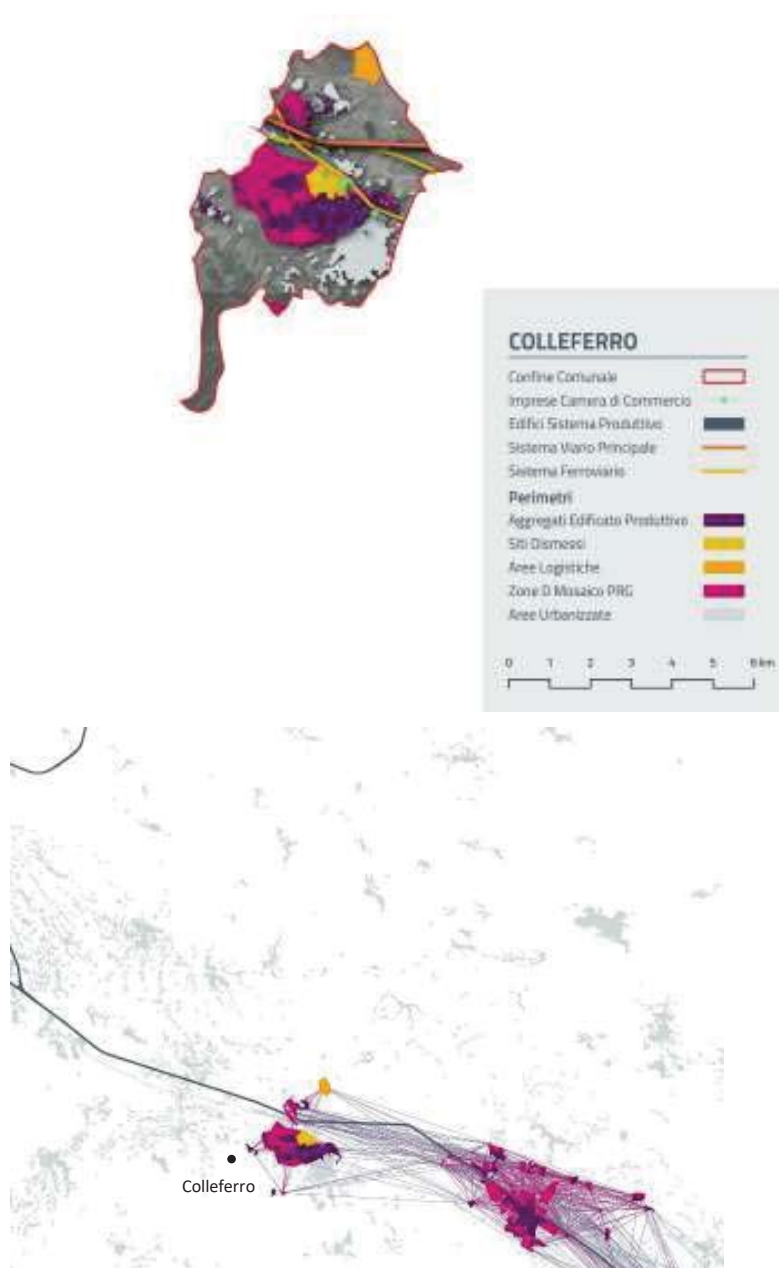
Comune di Civitavecchia

Nel Comune di Civitavecchia l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 633,44 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella zona centrale dalla SS1 Aurelia; la linea ferroviaria percorre l'area lungo la costa Nord-Occidentale. Il Comune di Civitavecchia è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso l'autostrada A12, la SS1 Aurelia e la linea ferroviaria.



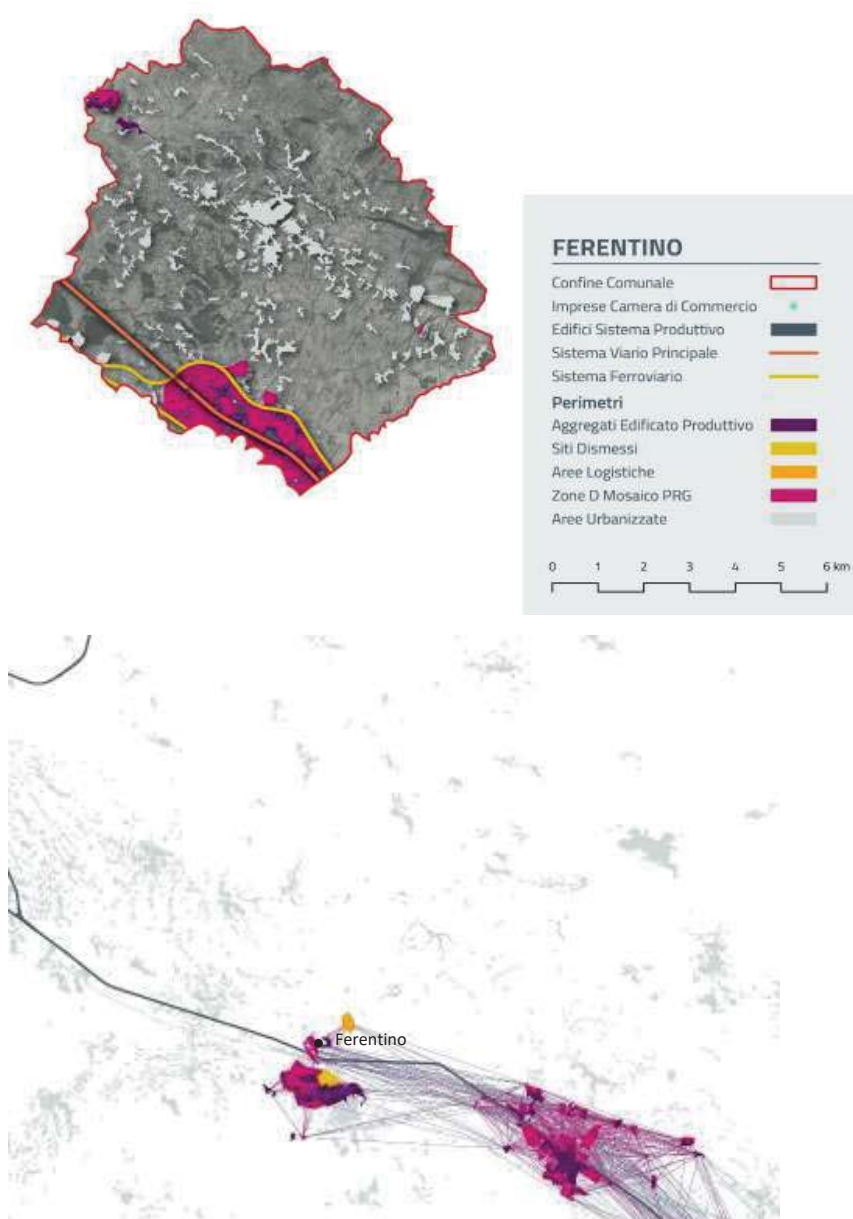
Comune di Colferro

Nel Comune di Colferro l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 699,13 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte centro-settentrionale dall'autostrada A1; la linea ferroviaria percorre l'area nella zona centro-settentrionale nei pressi dei siti dismessi. Il Comune di Colferro è connesso al Comune di Frosinone, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso l'autostrada A1 e la linea ferroviaria.



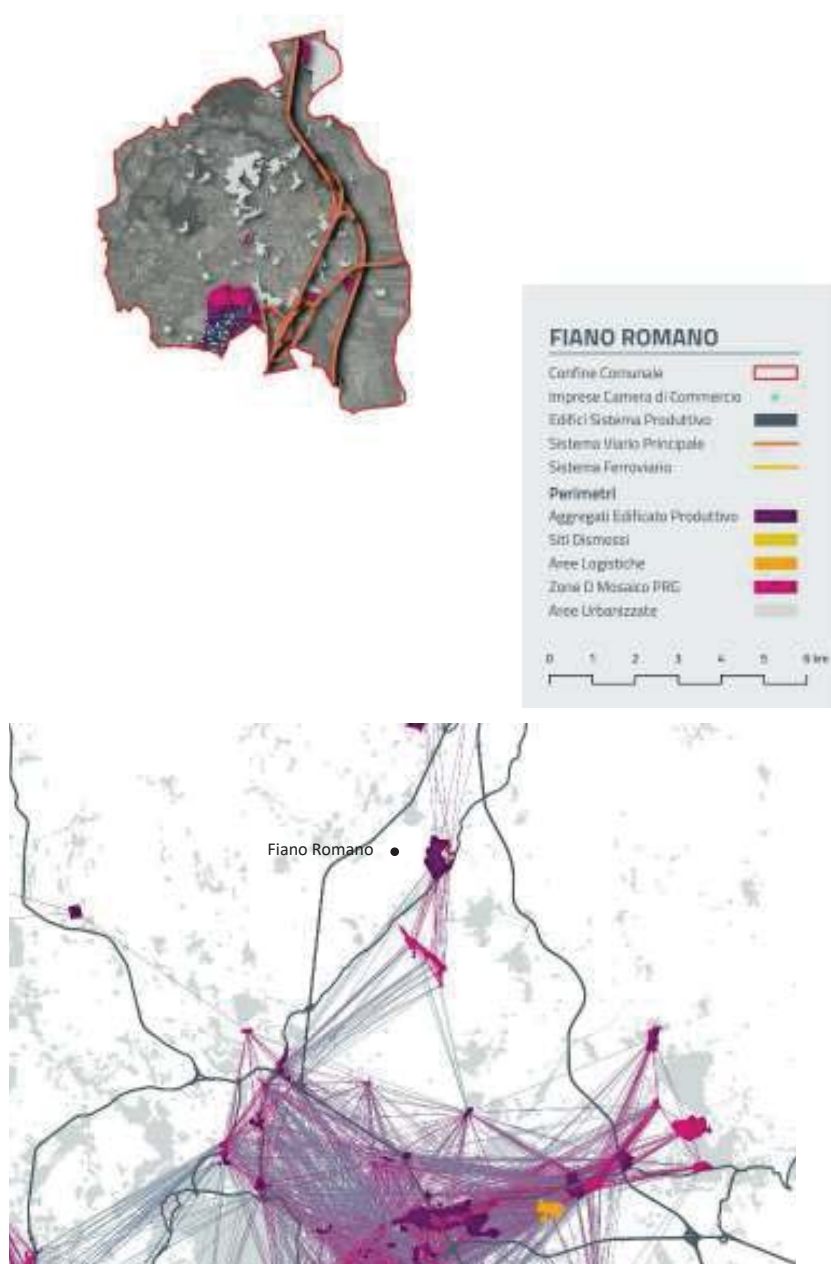
Comune di Ferentino

Nel Comune di Ferentino l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 544,41 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte meridionale dalla SS6 Casilina nei pressi delle Zone D; la linea ferroviaria percorre, anch'essa, l'area meridionale. Il Comune di Ferentino è connesso al Comune di Frosinone, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS6 Casilina.



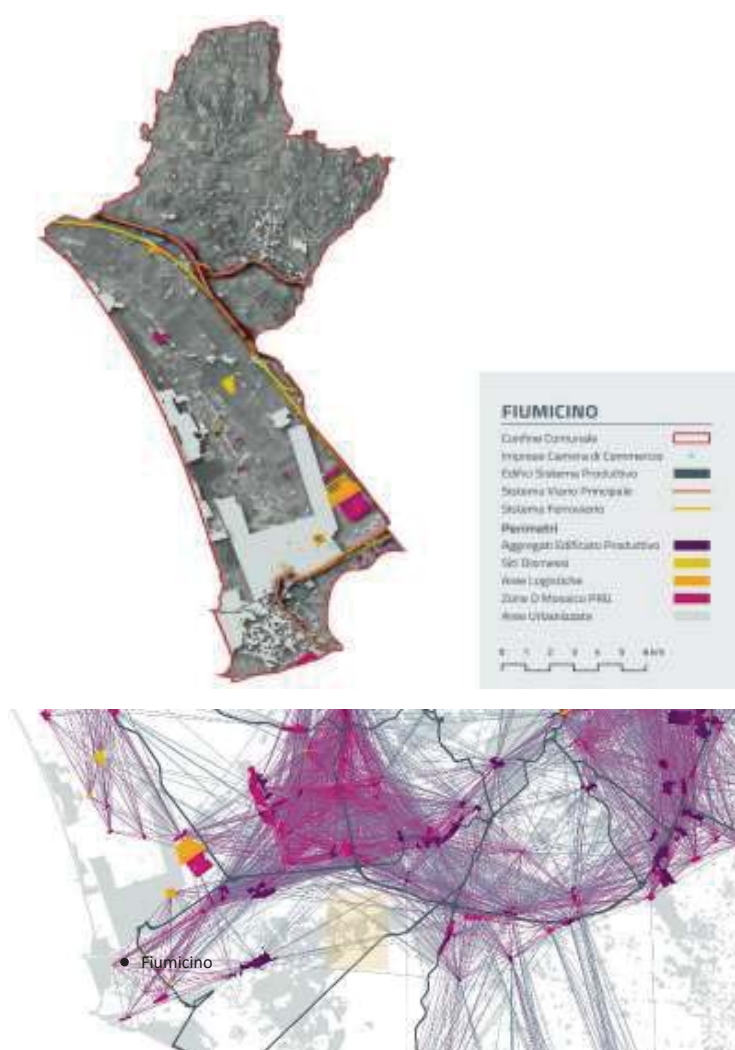
Comune di Fiano Romano

Nel Comune di Fiano Romano l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 185,46 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale mentre risultano assenti collegamenti al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte centro-orientale dall'autostrada A1/E35/E45. Il Comune di Fiano Romano è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso l'autostrada A1/E35.



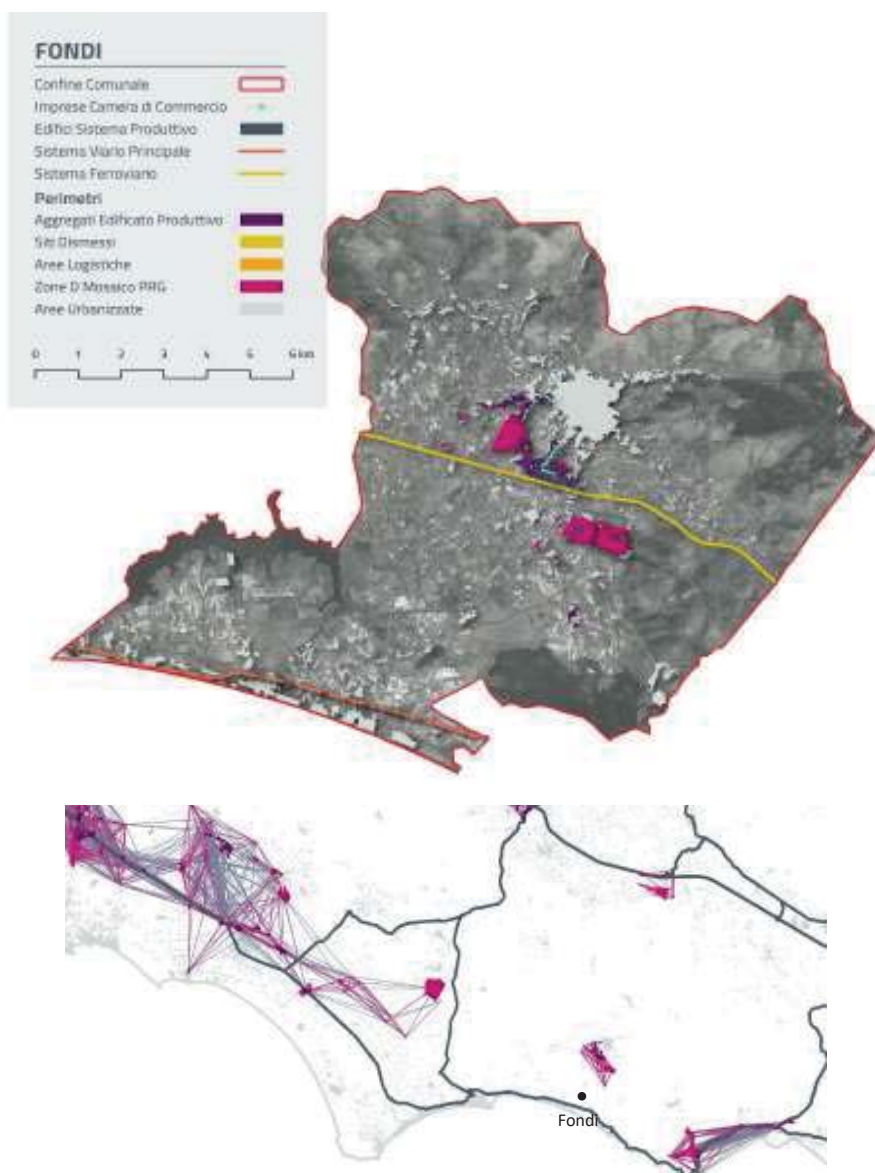
Comune di Fiumicino

Nel Comune di Fiumicino l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 511,79 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte meridionale dall'autostrada A91 Roma-Fiumicino e nella parte centro-settentrionale dalla SS1 Aurelia; la linea ferroviaria percorre l'area parallelamente alla SS1. Il Comune di Fiumicino è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso l'autostrada A91.



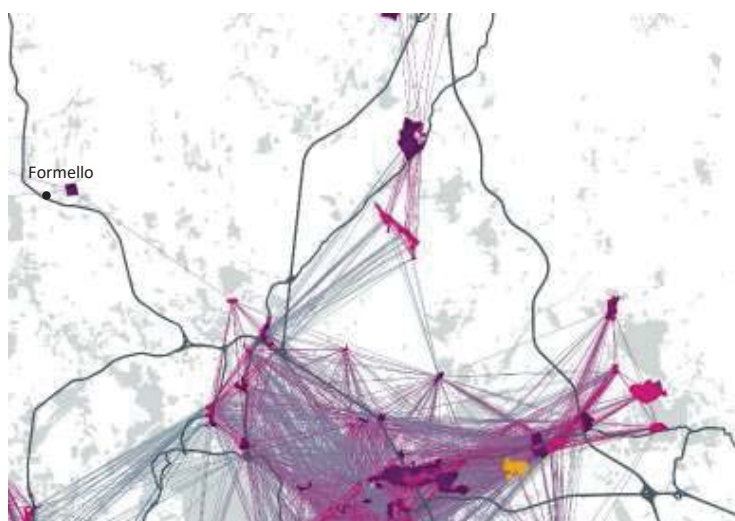
Comune di Fondi

Nel Comune di Fondi l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 266,85 ha) risulta interconnessa al sistema ferroviario. Rispetto all'area di interesse la SS7 Appia attraversa il Comune nella parte meridionale; la linea ferroviaria percorre l'area nei pressi degli aggregati con edificati produttivi. Il Comune di Fondi è connesso al Comune di Latina, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS7 Appia e il sistema ferroviario.



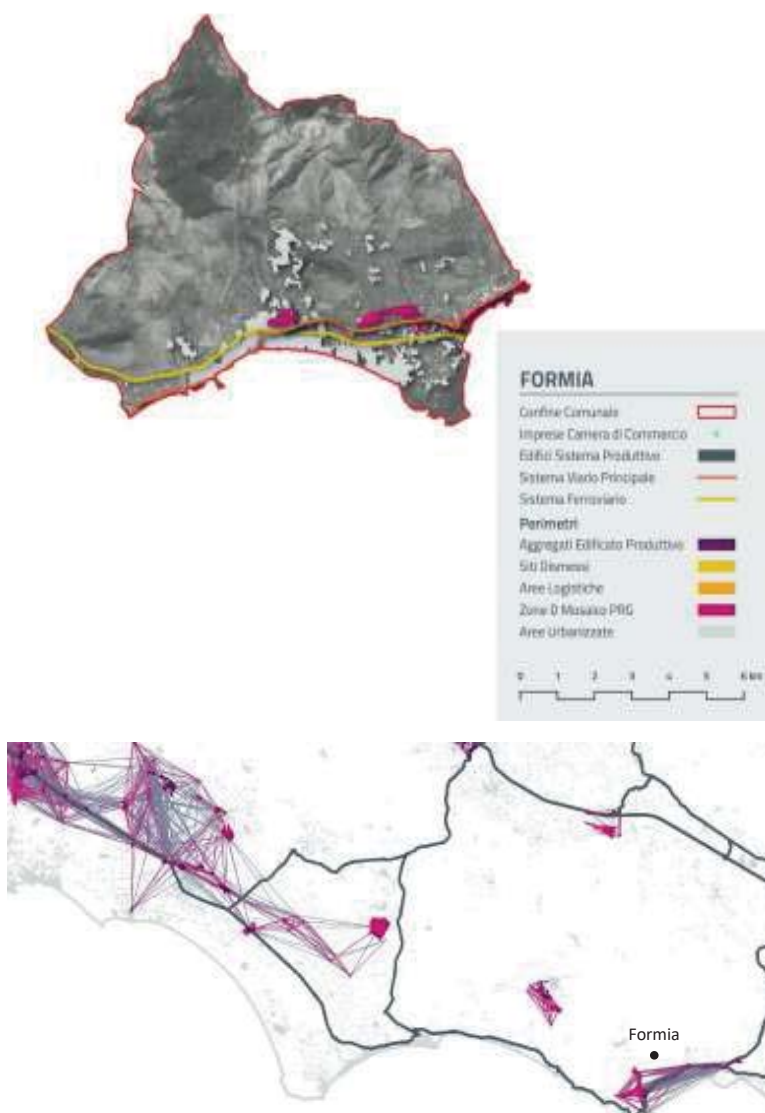
Comune di Formello

Nel Comune di Formello l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 31,06 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale, mentre sono assenti collegamenti al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte meridionale dalla SS2 Cassia-Bis. Il Comune di Formello è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS2 Cassia-Bis.



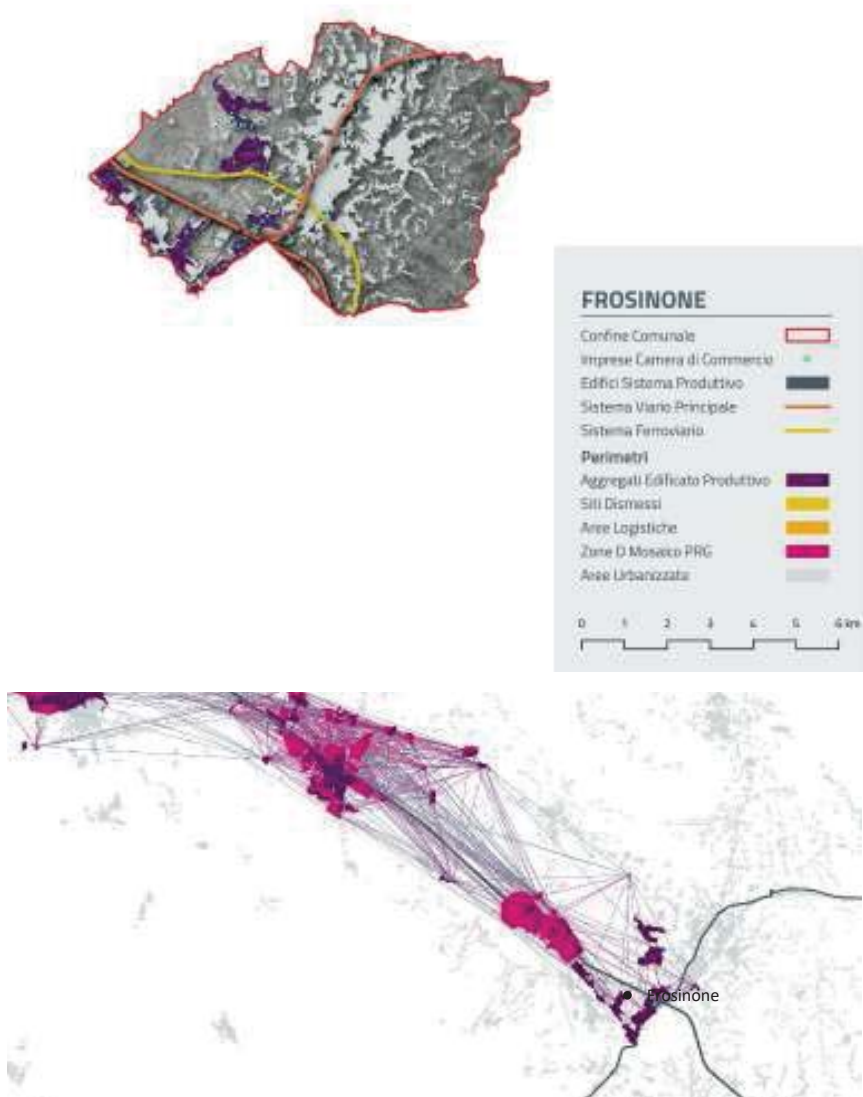
Comune di Formia

Nel Comune di Formia l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 145,24 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte meridionale dalla SS7 Appia; la linea ferroviaria percorre l'area meridionale in maniera parallela al sistema viario. Il Comune di Formia è connesso al Comune di Latina, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS7 Appia e il sistema ferroviario.



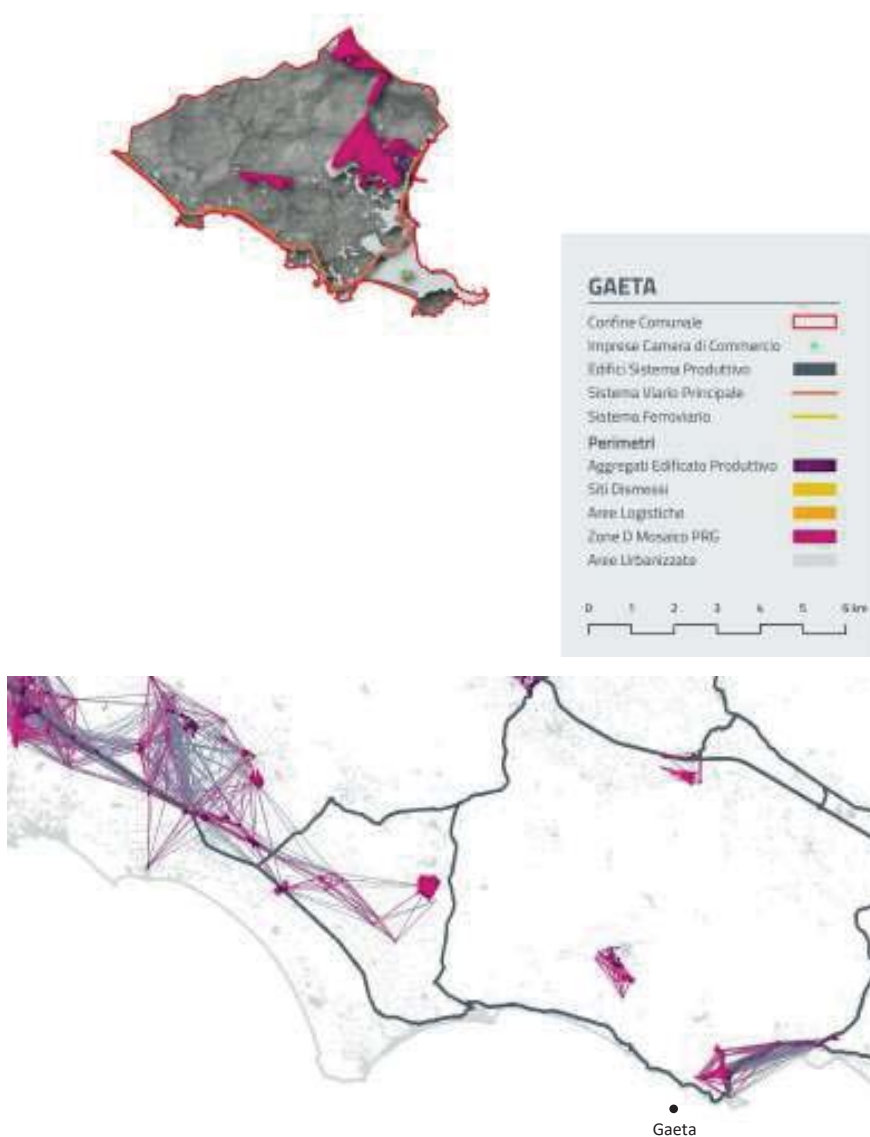
Comune di Frosinone

Nel Comune di Frosinone l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 301,10 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte meridionale dall'autostrada A1 e nella parte centrale dalla SS156 Monti Lepini; la linea ferroviaria percorre l'area parallelamente all'A1 nella zona centro-meridionale. Il Comune di Frosinone è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso l'autostrada A1 e il sistema ferroviario.



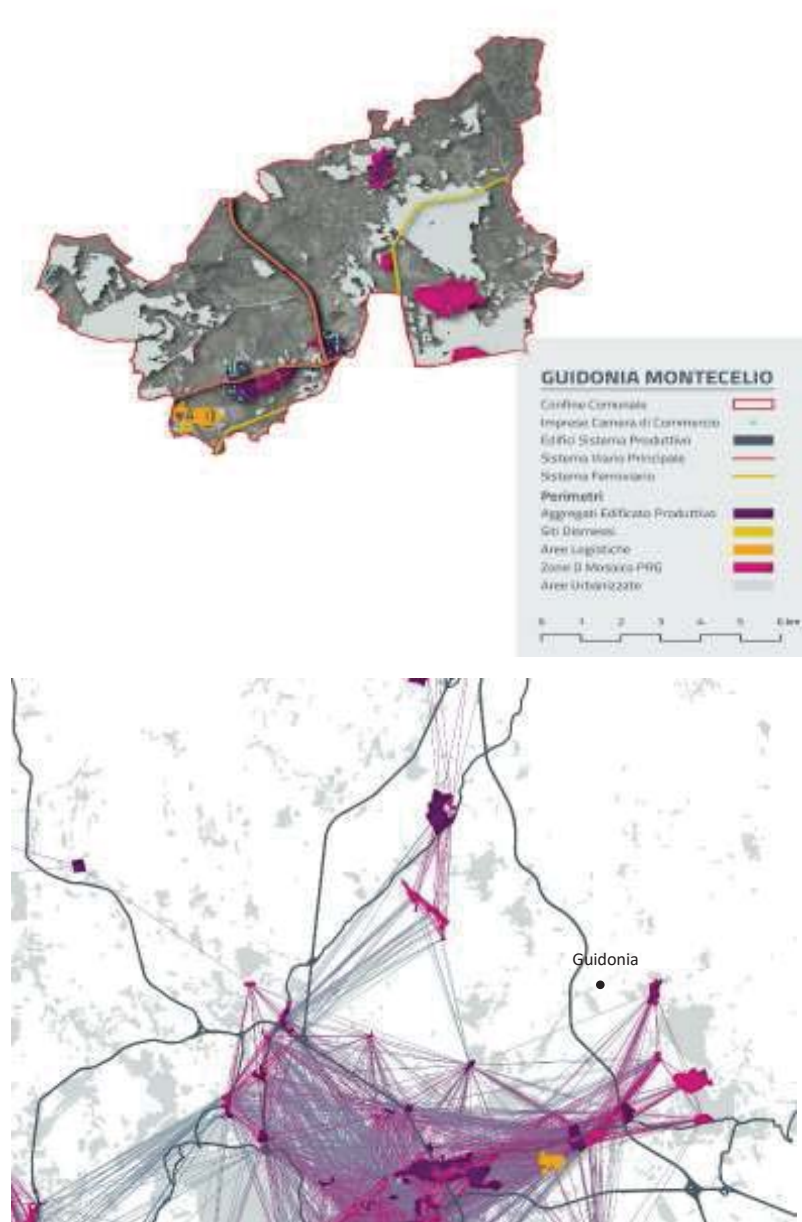
Comune di Gaeta

Nel Comune di Gaeta l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 288,89 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale, mentre sono assenti collegamenti al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte centro-meridionale dalla SR213 Flacca. Il Comune di Gaeta è connesso al Comune di Latina, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS7 Appia e la SR213 Flacca.



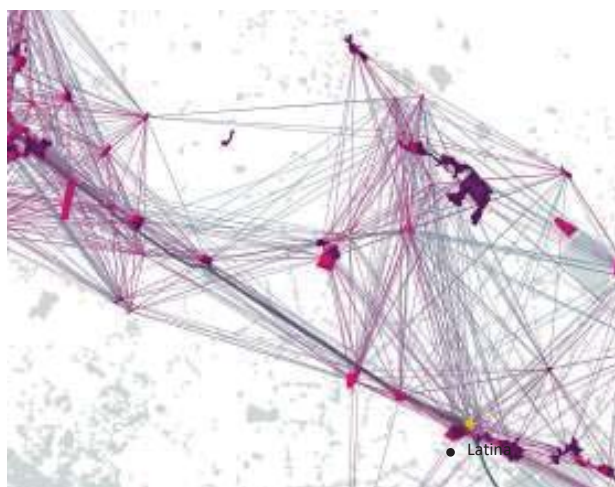
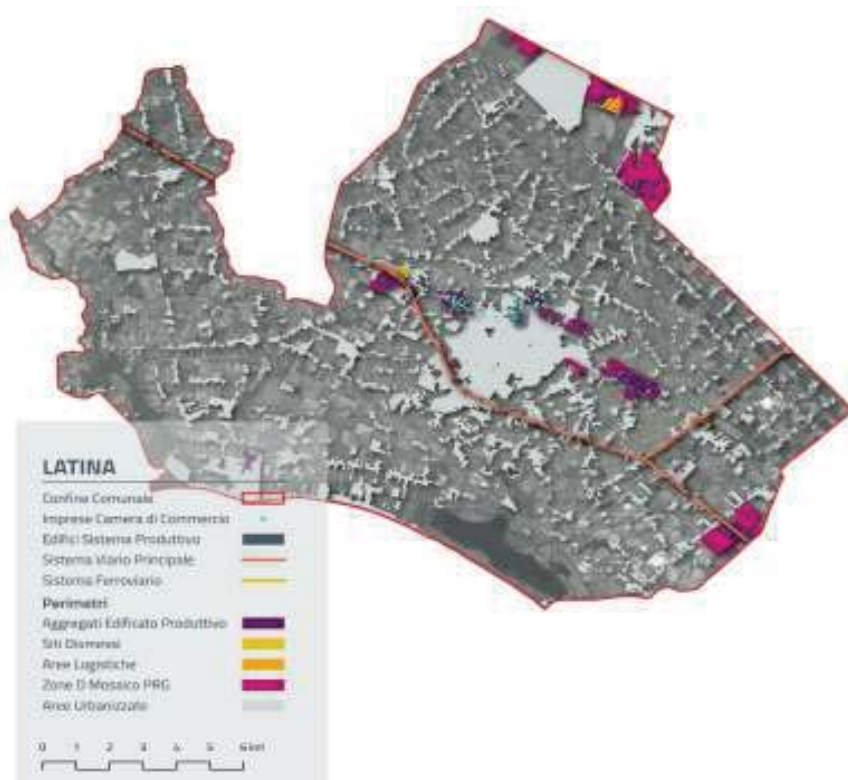
Comune di Guidonia Montecelio

Nel Comune di Guidonia Montecelio l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 458,08 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte meridionale dalla SS5 Tiburtina e nella parte centrale dalla A1/E45; la linea ferroviaria percorre la parte orientale dell'area. Il Comune di Guidonia Montecelio è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso l'autostrada A24.



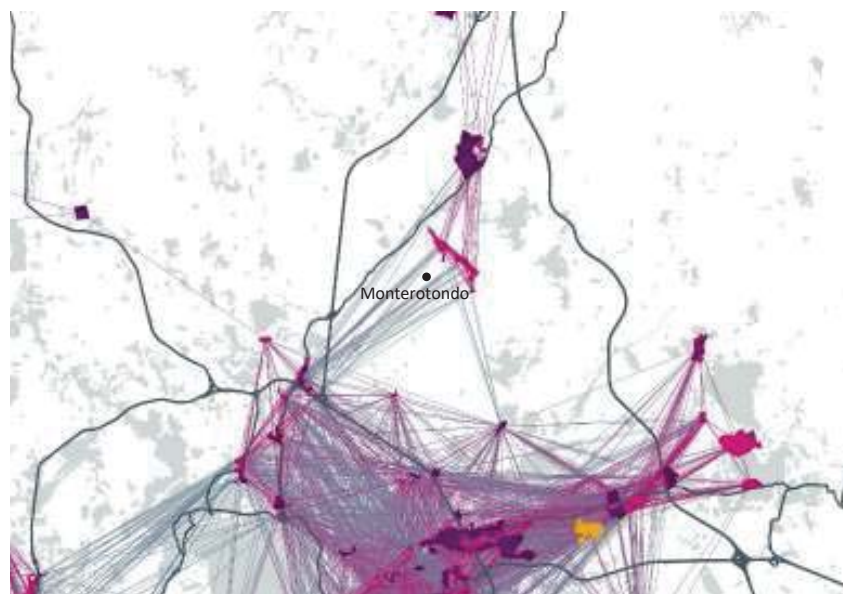
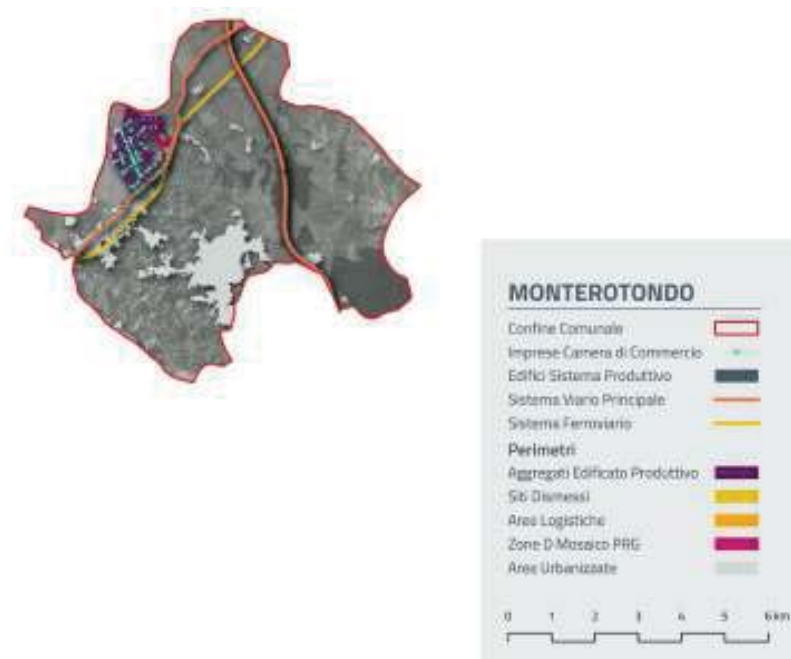
Comune di Latina

Nel Comune di Latina l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 827,14 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale, mentre risultano assenti collegamenti al sistema ferroviario presente esclusivamente in località Latina Scalo. L'area di interesse è attraversata nella parte centrale dalla SS148 Pontina. Il Comune di Latina è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS148 Pontina.



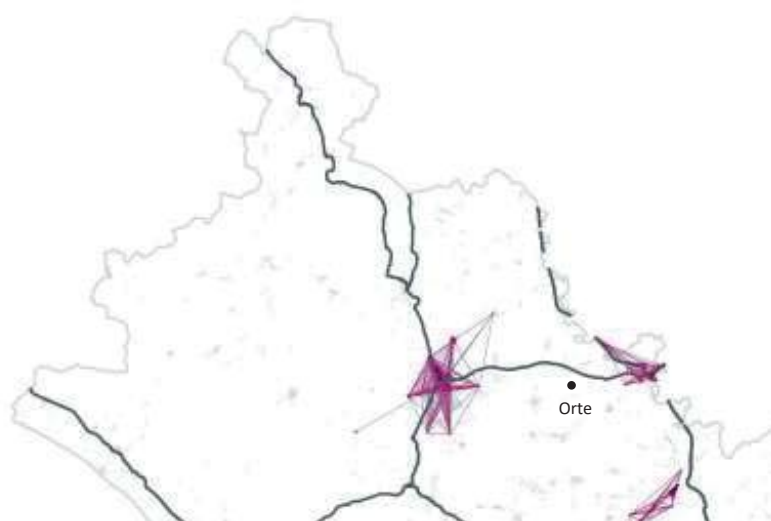
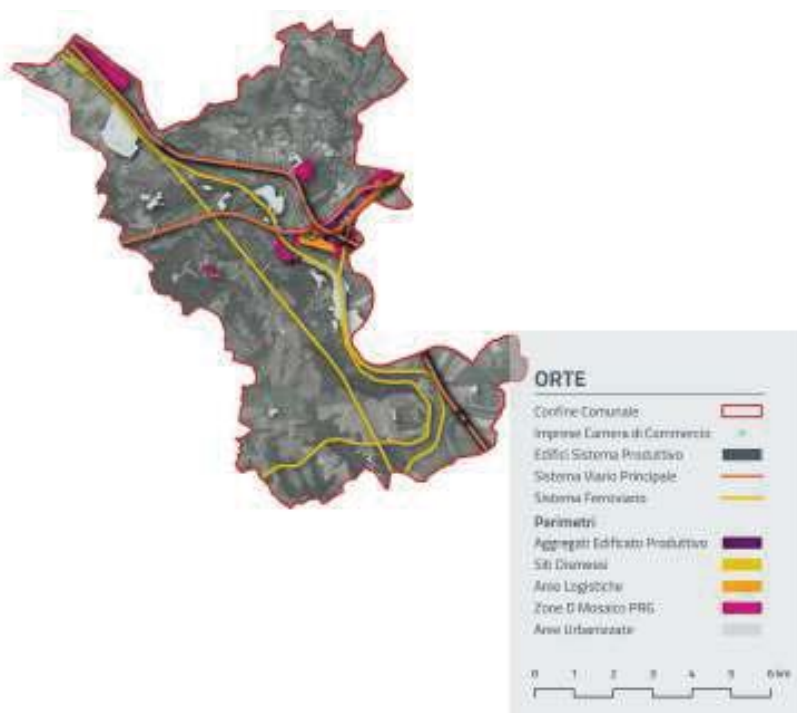
Comune di Monterotondo

Nel Comune di Monterotondo l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 169,72 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte occidentale dalla SS4 Salaria mentre la parte orientale viene attraversata dall'A1/E45; la linea ferroviaria percorre l'area occidentale parallelamente alla SS4 Salaria. Il Comune di Monterotondo è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS4 Salaria.



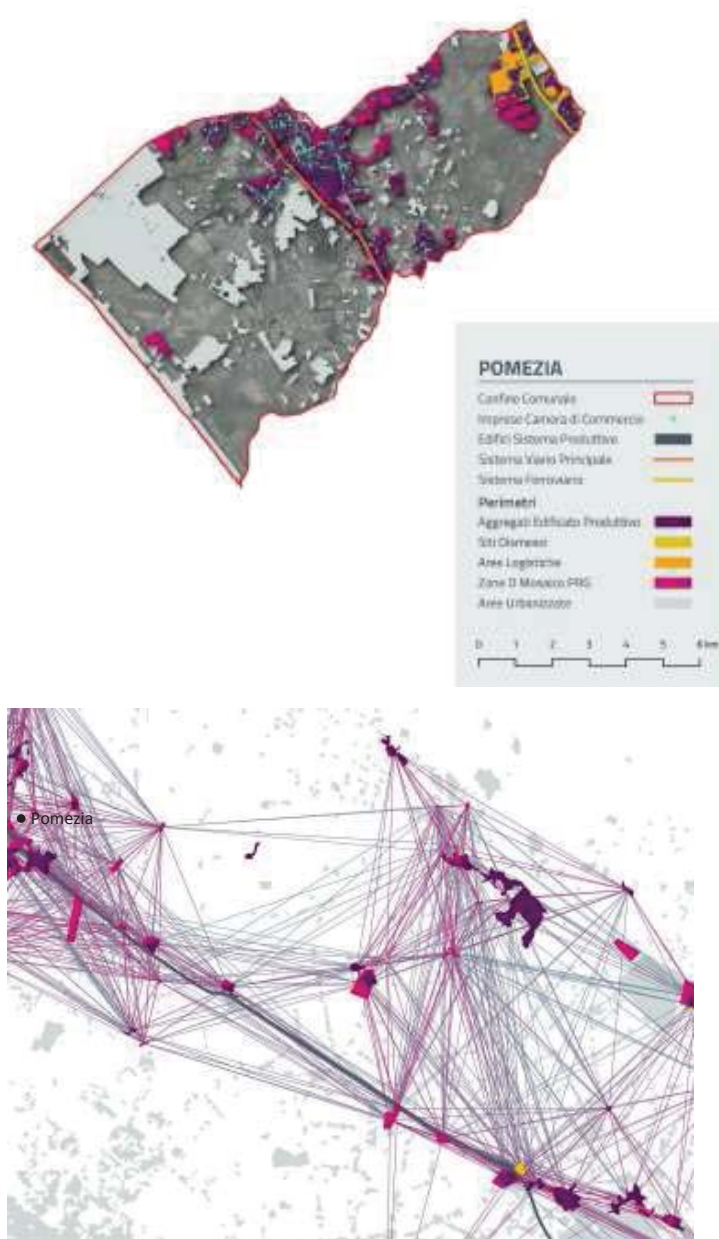
Comune di Orte

Nel Comune di Orte l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 204,90 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata orizzontalmente dalla SS675 Umbro-Laziale e verticalmente dall'autostrada A1/E35; la linea ferroviaria percorre l'area verticalmente. Il Comune di Orte è connesso al Comune di Viterbo, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS675 Umbro-Laziale.



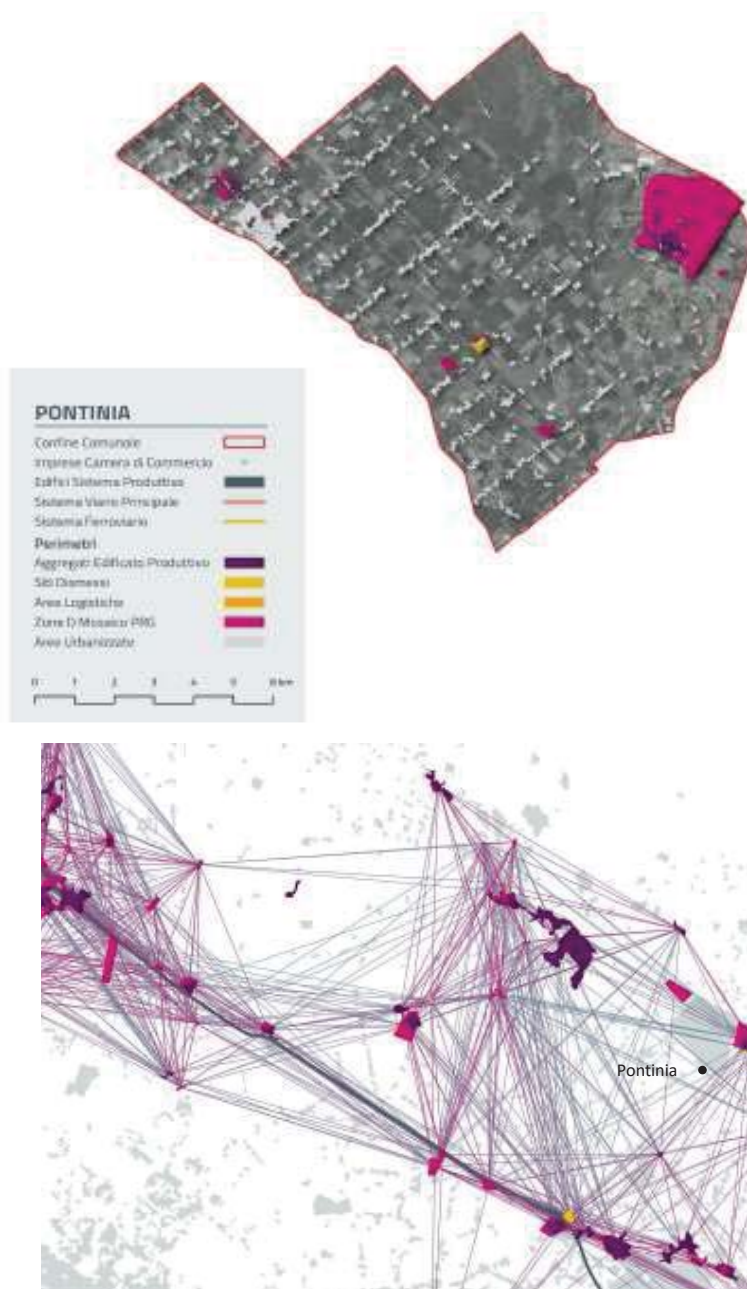
Comune di Pomezia

Nel Comune di Pomezia l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 1290,27 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata centralmente dalla SS148 Pontina nei pressi degli aggregati con edificati produttivi e delle zone D; la linea ferroviaria percorre l'area nella parte orientale nei pressi delle aree logistiche. Il Comune di Pomezia è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS148 Pontina.



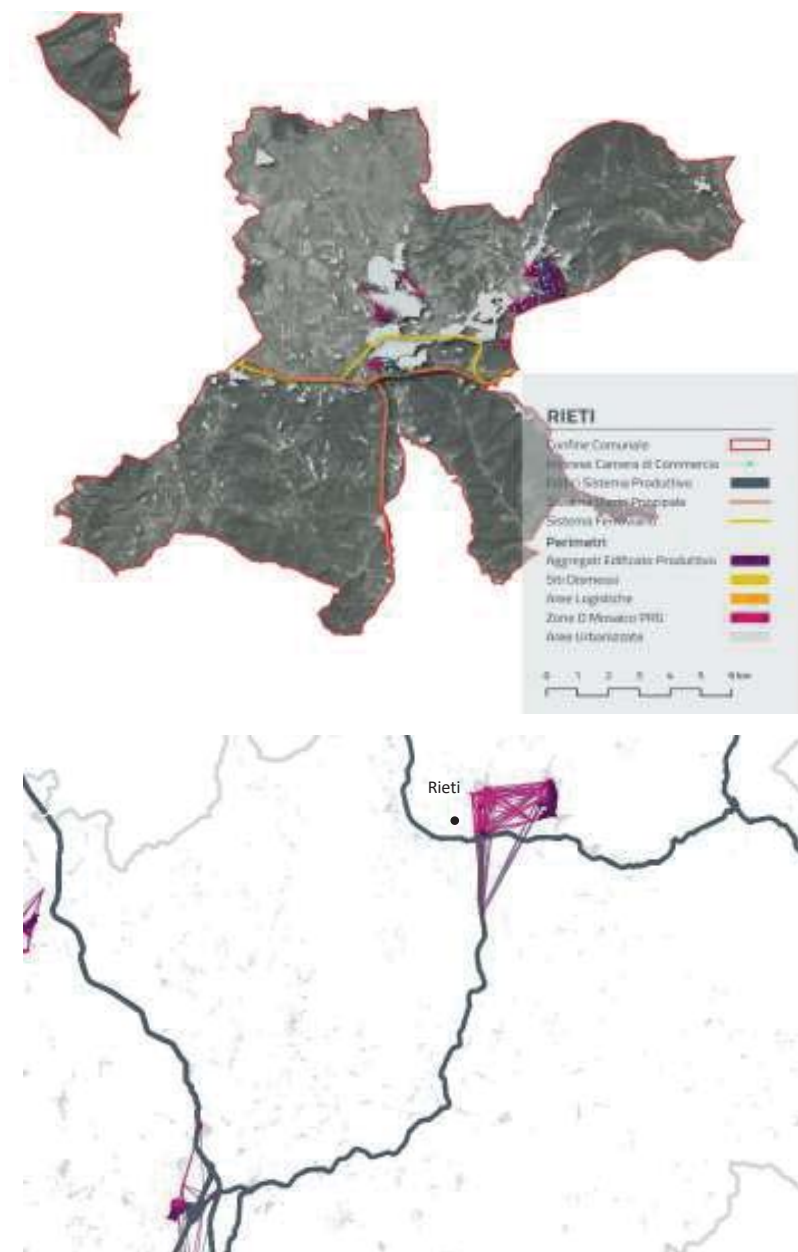
Comune di Pontinia

Nel Comune di Pomezia l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 555,54 ha) non risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. Il Comune di Pontinia è connesso al Comune di Latina, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, solo attraverso la SS148 Pontina.



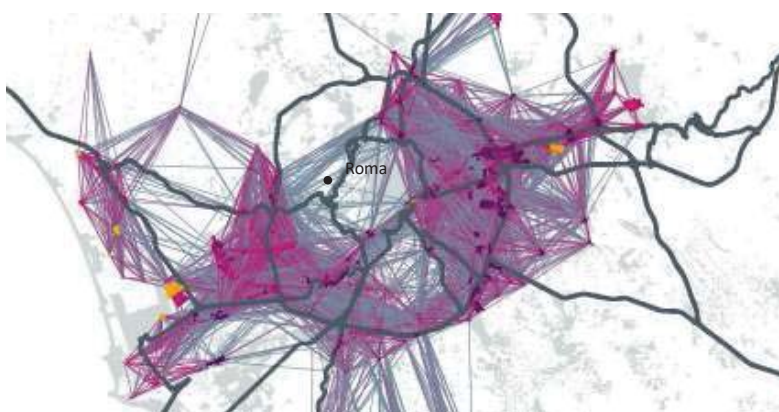
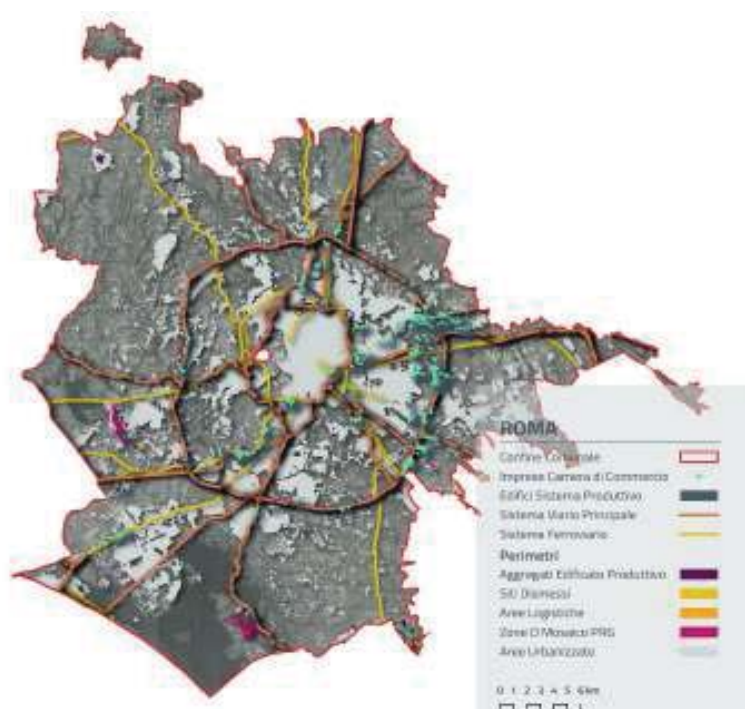
Comune di Rieti

Nel Comune di Rieti l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 285,08 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è limitrofa alla SS4 Salaria ed alla linea ferroviaria. Il Comune di Rieti è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS4 Salaria.



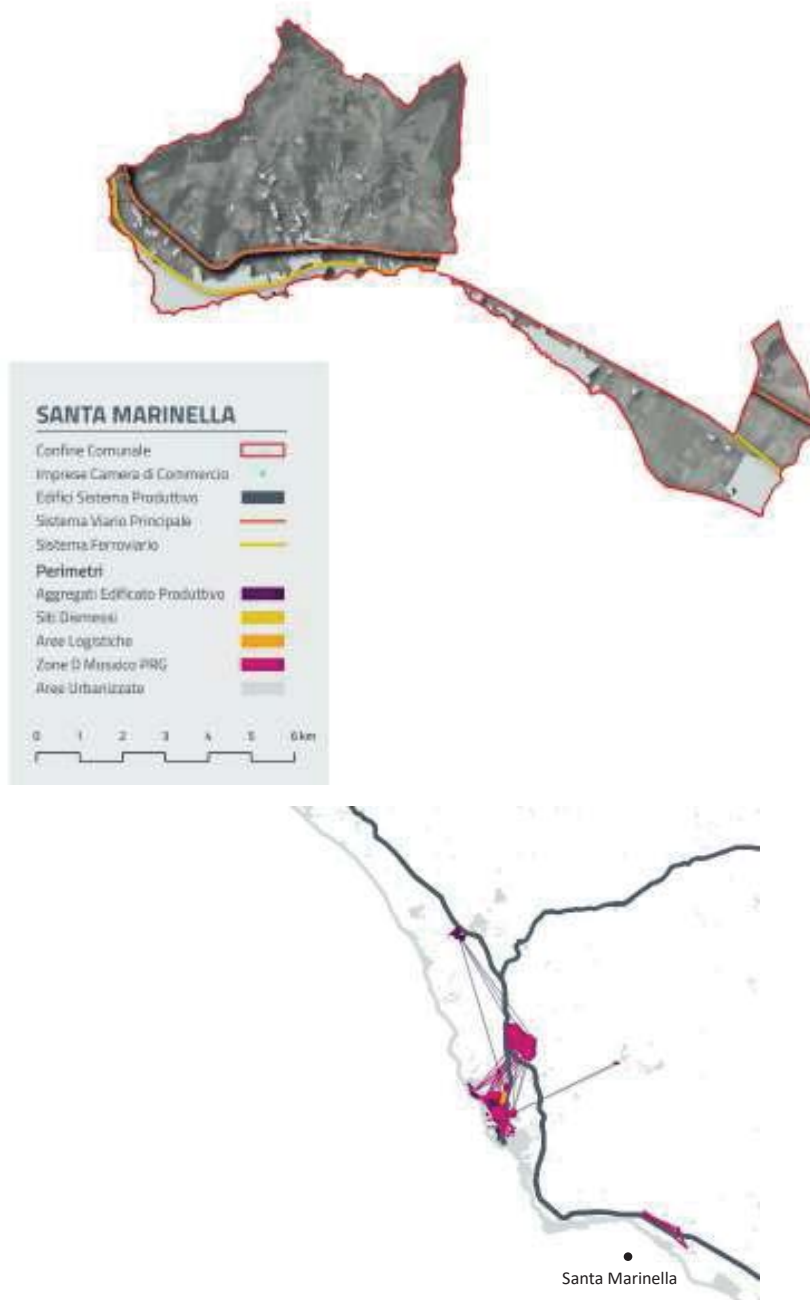
Comune di Roma

Nel Comune di Roma l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 2.998,91 ha) risulta essere lo snodo principale della regione in quanto interconnesso sia al sistema viario regionale principale sia al sistema ferroviario. L'area di interesse è uno snodo principale del sistema viario regionale in quanto interconnessa ad autostrade, ossia l'A1, l'A12 e l'A24, ed a strade statali principali, ossia la SS1 Aurelia, SS2 Cassia, SS3 Flaminia, SS4 Salaria, SS5 Tiburtina, SS7 Appia e la SS148 Pontina; anche la linea ferroviaria risulta essere lo snodo principale regionale in quanto interconnesso a tutte le linee principali.



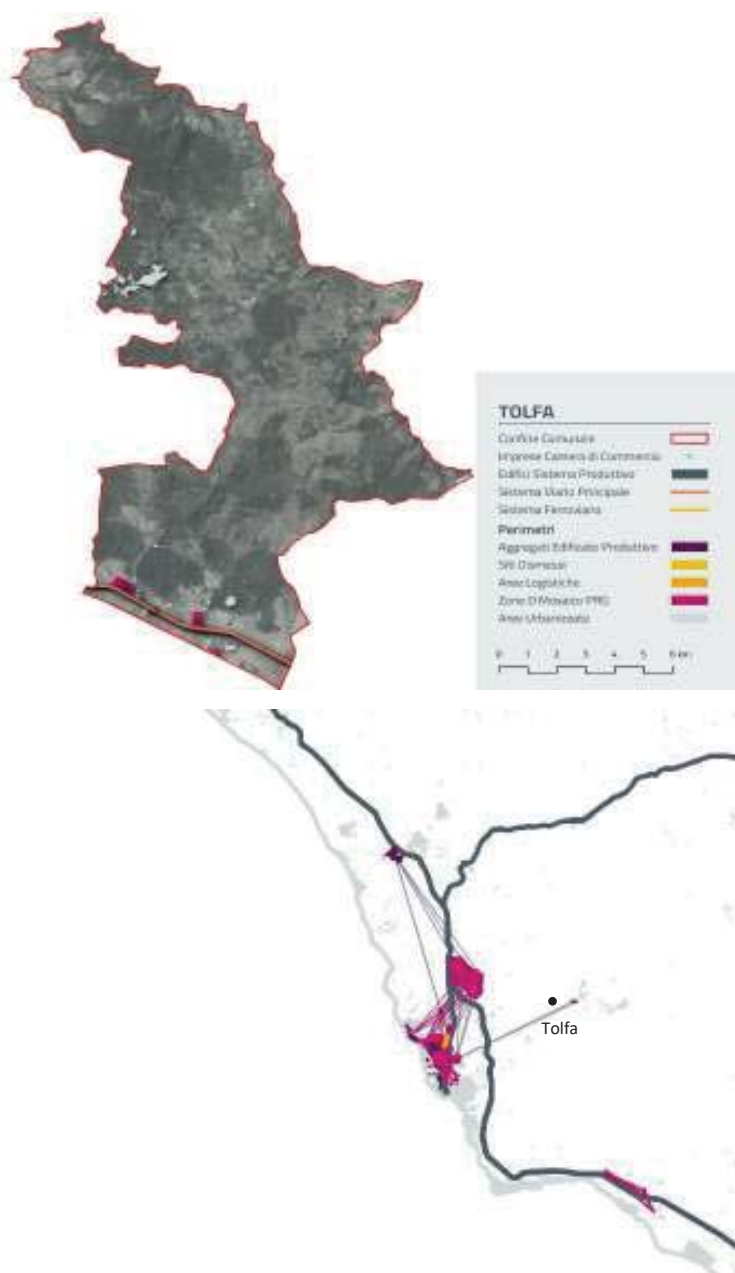
Comune di Santa Marinella

Nel Comune di Santa Marinella l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 0,00 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. Nell'ambito del perimetro comunale non sussistono edificati produttivi, siti dismessi ed aree logistiche. Il Comune di Santa Marinella è connesso al Comune di Civitavecchia, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS1 Aurelia.



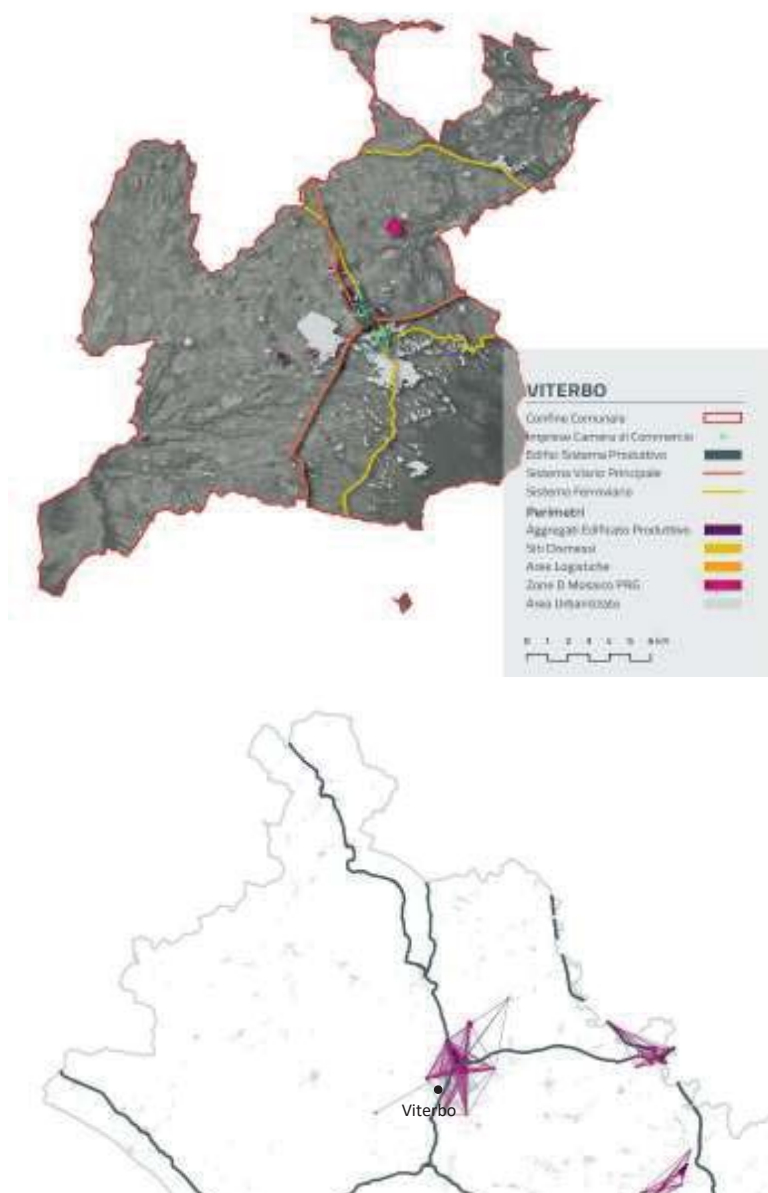
Comune di Tolfa

Nel Comune di Tolfa l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 56,03 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale, mentre risultano assenti collegamenti con il sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata orizzontalmente nella parte meridionale dalla SP3b. Il Comune di Tolfa è connesso al Comune di Civitavecchia, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SP7b.



Comune di Viterbo

Nel Comune di Viterbo l'area di interesse della ZLS (estensione pari a 316,46 ha) risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata verticalmente dalla SS2 Cassia e dalla SP1; la linea ferroviaria percorre l'area sia verticalmente, in maniera parallela al sistema viario, sia nella parte settentrionale dell'area. Il Comune di Viterbo è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS2 Cassia.



4. IDENTIFICAZIONE DELLE SEMPLIFICAZIONI E DEI BENEFICI PROCEDURALI PREVISTI

4.1 *Executive summary*

Il legislatore nazionale è intervenuto a disciplinare solo alcuni strumenti normativi in materia di semplificazione amministrativa applicabili all'interno delle ZLS, lasciando sostanzialmente alla discrezionalità della Regione l'individuazione delle ulteriori possibili misure di sostegno a favore delle imprese, per valorizzare le infrastrutture di collegamento con le realtà portuali di riferimento e con quelle logistiche retroportuali.

La chiave di successo del PSS e segnatamente il suo "valore aggiunto" per la portualità laziale, e l'economia che di essa si serve, risiede, pertanto, nella capacità di mettere efficacemente a sistema tutte le agevolazioni procedurali per le imprese all'interno della ZLS con gli strumenti esistenti ed azionabili a livello nazionale (es. contratti d'area) e a livello regionale (APEA, Autorizzazione unica, Suap, ecc.).

Il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ha introdotto un nuovo quadro normativo nazionale per la semplificazione che tuttavia ha un campo di applicazione limitato agli interventi previsti da:

- Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR);
- Piano nazionale degli investimenti complementari;
- Piano nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030;
- cicli di programmazione nazionale e comunitaria 2014-2020 e 2021-2027.

Nella proposta degli interventi e misure *ad hoc* suggeriti nel seguito del presente documento, si è lavorato affinché essi fossero effettivamente adeguati ai fabbisogni delle imprese e inseribili in maniera coordinata nell'ambito del PSS, in modo da poter abilitare lo sviluppo della portualità e della *Blue Economy* laziale.

I principali aspetti procedurali e punti di attenzione finalizzati a identificare le misure regionali per la semplificazione e lo snellimento procedurale destinate alle imprese localizzate in area ZLS, ulteriori e complementari a quelle già individuate dalle norme nazionali sul tema, si riferiscono a:

- estensione alle ZLS del campo di applicazione delle procedure definite ai sensi dell'articolo 4 della L.r. 27 dicembre 2019, n. 28 (Legge di stabilità regionale 2020), che fa riferimento all'insediamento di siti produttivi ad alta intensità di innovazione e ricerca, limita la durata a ventiquattro mesi e assegna alla Regione la funzione di Punto Unico di Contatto;
- armonizzazione, raccordo e coordinamento delle procedure degli Sportelli unici (Sportello Unico per le Attività Produttive, Sportello Unico Amministrativo, Sportello Unico Doganale, Punto Unico di Contatto) che hanno in capo funzioni che in tema di ZLS sembrano sovrapporsi;
- collaborazione con l'ADSP per l'adozione del Regolamento dello Sportello Unico Amministrativo ai sensi dell'articolo 12 del D.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232 che potrebbe contribuire all'armonizzazione, raccordo e coordinamento degli Sportelli unici;
- autorità procedente, supporto del responsabile unico del procedimento, coordinamento SUAP territoriali sono funzioni assegnate al SUAP ZLS che, su impulso del Comitato di Indirizzo, ha il potere di indire Conferenze di Servizi;
- esercizio del potere sostitutivo regolato con norma regionale che attribuisce al dirigente apicale in caso di inerzia di concludere il procedimento, entro un termine pari alla metà di quello originariamente previsto;

- termini dei procedimenti stabiliti in modo tassativo, plausibili e compatibili alla natura ed alla complessità del procedimento ed inferiori a quelli generali stabiliti con il D.L. 16 luglio 2020, n. 76 (Decreto Semplificazioni);
- offerta di servizi dei SUAP territoriali e sostegno alla rete regionale assicurato dal SUAP ZLS che svolge attività di supporto e coordinamento a fronte di specifici accordi sottoscritti con gli Enti interessati;
- potenziamento Lazio Semplice, al fine di migliorare l'accessibilità e la reperibilità di tutte le informazioni utili agli operatori economici;
- modulistica standardizzata e unificata ai fini della accelerazione delle procedure;
- conferenza di servizi veloce ai sensi della Legge 120/2020 e conferenze di servizi telematiche, da chiudere in tempi contingentati, potrebbero essere introdotte in modo stabile tra le opzioni procedurali in ambito ZLS;
- rappresentante unico di parte regionale nella Conferenza con funzioni di coordinamento delle strutture amministrative regionali e degli enti strumentali regionali in capo alla SUAP ZLS;
- accordi e convenzioni con altre amministrazioni locali e statali e gli enti pubblici regionali interessati per l'individuazione di procedure semplificate e regimi procedimentali speciali, per l'accelerazione dei termini procedimentali rispetto a procedure ordinarie applicabili;
- oneri istruttori ed amministrativi ridotti nelle procedure di insediamento in aree ZLS;
- interoperabilità dei sistemi informativi dei soggetti che intervengono nei procedimenti e la messa a regime della gestione integralmente digitale delle procedure per l'avvio, la modifica e la cessazione dell'attività di impresa in ambito ZLS.

4.2 La semplificazione normativa e amministrativa nel Piano di Sviluppo Strategico della ZLS della Regione Lazio

Gli interventi e gli strumenti di semplificazione amministrativa per la ZLS sono immaginati per la fruizione di tutta quella componente imprenditoriale della Regione Lazio che intende avvalersi, nella commercializzazione dei propri prodotti, del sistema portuale laziale e delle strutture logistiche che dialogano con tale sistema. Solo in tale modo, la portualità laziale potrà fare quel tanto atteso “salto di qualità” nei prossimi anni, collocandosi, dal punto di vista del traffico commerciale, almeno al livello dei porti di Napoli e Livorno (in particolare in relazione al settore dei traffici merci che viaggiano in *container*, settore in cui i predetti due porti movimentano circa 6-7 volte il volume registrato nel 2019 a Civitavecchia pari a soli circa 120.000 TEU). In questo modo la componente commerciale, in particolare del porto di Civitavecchia, potrà diventare importante quanto lo è attualmente il traffico crocieristico rispetto al quale, come è noto, tale scalo ricopre una posizione di *leadership* a livello internazionale, collocandosi al secondo posto in Europa per numero di passeggeri (settore che purtroppo, come è altrettanto noto, versa in una profonda crisi per effetto dell'emergenza sanitaria a causa del Covid-19). Un salto di qualità che non deve andare solo nella direzione della crescita puramente quantitativa degli indicatori di *performance* economica delle imprese e delle economie regionali nel loro complesso, ma che deve invece configurare uno scenario di “crescita intelligente, sostenibile, e inclusiva” che impatti le intere società regionali.

Il PSS - al fine del raggiungimento dei citati obiettivi - propone un piano di azione per la semplificazione amministrativa con tre linee di intervento principali:

- valorizzare le misure di semplificazione della legislazione nazionale;

- identificare nella legislazione regionale misure *ad hoc* volte allo snellimento amministrativo e burocratico da utilizzare nell'ambito della ZLS ed espletare celermente procedure autorizzative per attività produttive e realizzazione di opere, ivi incluse quelle in ambito portuale e quelle per le aree produttive ecologicamente attrezzate;
- pianificare misure *ad hoc* volte a rendere più efficienti e celeri i servizi portuali e le procedure doganali legati alla ZLS (es. digitalizzazione dei processi; creazione di corridoi controllati doganali, ecc.) valorizzando il nesso economico funzionale tra i porti del *network* laziale con i principali centri logistici ed interporti del Lazio (in particolare Santa Palomba/Pomezia; interporto di Orte e di Fiumicino; il CAR di Guidonia, ecc.).

La Regione Lazio, sulla scia delle riforme e delle misure di semplificazione ed efficientamento della pubblica amministrazione messe in atto dal legislatore nazionale, ed in attuazione di quanto stabilito nel proprio Statuto⁴⁶, è impegnata nella semplificazione normativa, amministrativa e procedurale, attraverso la razionalizzazione dei procedimenti e delle azioni, al fine di rendere più agevole, trasparente e diretto il rapporto tra amministrazione, cittadini e impresa. In particolare, l'articolo 36 (Esercizio della funzione) comma 3 dello Statuto regionale, stabilisce che la Giunta, al fine della semplificazione e del conferimento di organicità alla normativa vigente, procede periodicamente alla predisposizione ovvero all'aggiornamento di testi unici a carattere compilativo e l'articolo 51 (Attività amministrativa) al comma 2 stabilisce che attraverso leggi e regolamenti siano introdotte disposizioni dirette a garantire la semplificazione e lo snellimento dei procedimenti amministrativi, anche mediante la previsione di sedi istruttorie e decisionali collegiali, la loro conclusione entro termini certi mediante provvedimenti espressi e motivati, l'individuazione dei dirigenti e dei funzionari responsabili, l'accesso ai documenti amministrativi e la relativa pubblicità.

L'impegno della Regione Lazio in tema di semplificazione è basato inoltre sui programmi dell'Unione Europea legati alla qualità della regolazione e tiene conto dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio"⁴⁷ del 2016 che conferma il ruolo della semplificazione per garantire che la legislazione dell'Unione sia di alta qualità e si fondi sui principi di qualità, efficacia e trasparenza. In questo ambito il programma REFIT⁴⁸ assicura che la legislazione dell'UE offra i benefici previsti ai cittadini, alle imprese e alla società, semplificando la legislazione europea senza compromettere gli obiettivi strategici. Il programma REFIT dedica una particolare attenzione alle imprese, su cui l'onere di attuare norme complesse può gravare in modo sproporzionato.

4.3 Valorizzazione delle misure di semplificazione della legislazione nazionale

4.3.1 Le misure di semplificazione e accelerazione degli investimenti del D.l. 77/2021 convertito in legge con L. 29 luglio 2021, n. 108

Il D.l. 77/2021⁴⁹ "*Governance* del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure",

⁴⁶ Legge statutaria pubblicata sul bollettino ufficiale della Regione Lazio dell'11 novembre 2004, s.o. n. 1 al BUR 10 novembre 2004, n. 31.

⁴⁷ Accordo interistituzionale "Legiferare meglio" tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea; GU L 123 del 12.5.2016.

⁴⁸ https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/evaluating-and-improving-existing-laws/refit-making-eu-law-simpler-less-costly-and-future-proof_it.

⁴⁹ Convertito in legge, con modificazioni, (GU n.181 del 30-07-2021 - Suppl. Ordinario n. 26).

propone la revisione del modello di *governance* della ZLS⁵⁰, insieme ad una serie di semplificazioni procedurali che hanno implicazioni significative sulla istituzione e gestione delle aree.

Per quanto riguarda il campo di applicazione, in via prioritaria, giova segnalare che ai sensi dell'articolo 1, comma 1 del D.I. in esame, il nuovo quadro normativo nazionale, volto a semplificare e agevolare l'attuazione, riguarda gli interventi previsti da:

- Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR);
- Piano nazionale degli investimenti complementari;
- Piano nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030.

In più punti il D.I. sottolinea che le misure di semplificazione destinate a sostenere la definizione e l'avvio delle procedure di affidamento ed accelerare l'attuazione degli investimenti pubblici riguardano "in particolare quelli (gli investimenti) previsti dal PNRR e dai cicli di programmazione nazionale e comunitaria 2014-2020 e 2021-2027".

Con l'articolo 14, comma 1, si estende agli investimenti contenuti nel Piano Nazionale Complementare l'applicazione delle misure e delle procedure di accelerazione e di semplificazione introdotte dal D.I. in esame per gli interventi del PNRR e con il comma 2 si estendono alle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione che concorrono al finanziamento degli interventi previsti dal PNRR le procedure finanziarie stabilite per il PNRR dalla legge di bilancio per il 2021, in deroga alla normativa di settore.

Per quanto riguarda le semplificazioni introdotte nelle Zone Economiche Speciali, l'articolo 57 del D.I. 77/2021, interviene sul D.I. 91/2017, modificando le procedure relative al funzionamento delle ZES. In materia di semplificazione interviene:

- sul supporto amministrativo dell'Agenzia per la Coesione Territoriale;
- sul conferimento della funzione di stazione appaltante ai Commissari;
- sulla riprogrammazione dei fondi;
- sulla riduzione dei termini dei procedimenti;
- sull'introduzione dell'autorizzazione unica in ottica di semplificazione.

Supporto amministrativo dell'Agenzia per la Coesione Territoriale

Il D.I. sostituisce il comma 7-quater all'art.4 del D.I. 91/2017 prevedendo che l'Agenzia per la Coesione Territoriale supporti l'attività dei Commissari e garantisca, sulla base degli orientamenti della cabina di regia delle ZES (ex articolo 5, comma 1, lettera a-quater), il coordinamento della loro azione nonché la pianificazione nazionale degli interventi nelle ZES, tramite proprio personale amministrativo e tecnico a ciò appositamente destinato, con le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente. Si prevede, inoltre, che la medesima Agenzia fornisca supporto ai singoli Commissari, con personale tecnico e amministrativo in numero adeguato alle esigenze operative e dotato di idonee competenze, attraverso specifiche iniziative di rafforzamento amministrativo, al fine di garantire efficacia e operatività dell'azione commissariale, con oneri a carico del Programma operativo complementare e del Programma nazionale *Governance* e capacità istituzionale 2014 – 2020.

⁵⁰ Il testo del D.I. fa riferimento alla Zona Economica Speciale che tuttavia, in coerenza con la Legge n. 205 del 27 dicembre 2017 trova applicazione, per quanto compatibile, anche nelle ZLS.

Conferimento della funzione di stazione appaltante ai Commissari

IL D.l. introduce il nuovo comma 7-quinquies all'art.4 del D.l. 91/2017, in base al quale il Commissario straordinario può assumere le funzioni di stazione appaltante fino al 31/12/2026 e operare con poteri straordinari in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, ai fini della più efficace e tempestiva realizzazione degli interventi del PNRR relativi alla infrastrutturazione delle ZES; viene fatto salvo il rispetto dei principi di cui agli articoli 30, 34 e 42 del Codice degli appalti (Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50), nonché delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione (Decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159), e dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione Europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE. Si dispone che per l'esercizio di queste funzioni il Commissario straordinario provveda anche a mezzo di ordinanze.

Riprogrammazione dei fondi

Il D.l. aggiunge il nuovo comma 8-bis all'art.4 del D.l. 91/2017, in base al quale le Regioni devono adeguare la propria programmazione o la riprogrammazione dei fondi strutturali alle esigenze di funzionamento e sviluppo della ZES, nonché concordare le relative linee strategiche con il Commissario, garantendo la massima sinergia delle risorse materiali e strumentali approntate per la piena realizzazione del piano strategico di sviluppo.

Riduzione dei termini dei procedimenti

La lettera b) del comma 1 apporta una serie di modifiche all'articolo 5 del D.l. 91/2017, circa i termini dei procedimenti e benefici fiscali per le attività nelle ZES. In dettaglio:

1) si modifica la lettera a-bis) del comma 1,

- introducendo il riferimento al nuovo procedimento di autorizzazione unica (vedi seguito);
- stabilendo procedura e termini di adozione delle autorizzazioni di competenza di più amministrazioni che devono essere adottati con la conferenza semplificata (articolo 14-bis della legge n. 241 del 1990) ed i cui termini sono ridotti della metà;
- riducendo alla metà i termini di cui all'articolo 17-bis, comma 1, della legge 7 agosto 1990 n. 241, che disciplina il silenzio e l'inerzia nei rapporti tra amministrazioni pubbliche e tra amministrazioni pubbliche e gestori di beni o servizi pubblici;

2) si modifica la lettera a-ter), prevedendo che il Comitato di indirizzo, su impulso del Commissario, assicuri il raccordo tra gli sportelli unici e i nuovi procedimenti di autorizzazione unica introdotti con il nuovo articolo 5-bis;

3) si introduce il nuovo comma 1-bis, in base al quale i termini previsti per il rilascio di autorizzazioni, approvazioni, intese, concerti, pareri, concessioni, accertamenti di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, nulla osta ed atti di assenso, comunque denominati, degli enti locali, regionali, delle amministrazioni centrali nonché di tutti gli altri competenti enti e agenzie, sono da considerarsi perentori. Decorso inutilmente tali termini, gli atti si intendono resi in senso favorevole.

Autorizzazione unica ai fini della semplificazione

La lettera c) aggiunge un nuovo articolo 5-bis al D.l. n. 91/2017, relativo all'Autorizzazione unica con le seguenti disposizioni:

- le opere per la realizzazione di progetti infrastrutturali nelle Zone Economiche Speciali (ZES) da parte di soggetti pubblici e privati sono considerati di pubblica utilità, indifferibili ed urgenti (comma 1), fatto salvo quanto previsto in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche ed in materia di opere ed altre attività ricadenti nella competenza territoriale degli aeroporti;
- i progetti all'interno delle ZES sono soggetti ad autorizzazione unica, nel rispetto delle normative vigenti in materia di valutazione di impatto ambientale, che, ove necessario, costituisce variante agli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, ad eccezione del piano paesaggistico regionale; si tratta dei progetti inerenti alle attività economiche ovvero l'insediamento e l'esercizio di attività industriali, produttive e logistiche, che non soggetti a segnalazione certificata di inizio attività;
- l'autorizzazione unica è rilasciata dal Commissario straordinario della ZES in esito ad apposita conferenza di servizi, in applicazione dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241 ed in essa confluiscono tutti gli atti di autorizzazione, assenso e nulla osta comunque denominati, previsti dalla vigente legislazione in relazione all'opera da eseguire, al progetto da approvare o all'attività da intraprendere; alla conferenza di servizi sono convocate tutte le amministrazioni competenti, anche per la tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali, demaniale, antincendio, della salute dei cittadini e preposte alla disciplina doganale;
- il rilascio dell'autorizzazione unica sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominati e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto.

Si prevede, infine, che le previsioni di cui ai commi da 2 a 5 del nuovo articolo 5-bis si applichino altresì alle opere e altre attività all'interno delle ZES e ricadenti nella competenza territoriale delle Autorità di sistema portuali e, in tal caso, l'autorizzazione unica prevista di citati commi sia rilasciata dall'Autorità di sistema portuale.

4.3.2 Le misure nazionali di semplificazione per le ZLS

In riferimento alle semplificazioni amministrative, l'articolo 3-ter del D.l. 135/2018⁵¹ modifica alcune agevolazioni e procedure semplificate valevoli per le imprese operanti nelle zone economiche speciali e stabilisce che tali procedure semplificate siano applicabili anche alle imprese che operano nella zona logistica semplificata.

Nella sua formulazione vigente, è consentito alle imprese che operano nella ZLS di usufruire di procedure semplificate, individuate anche a mezzo di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, e regimi procedimentali speciali, recanti accelerazione dei termini procedimentali ed adempimenti semplificati rispetto a procedure e regimi previsti dalla normativa regolamentare ordinariamente applicabile, sulla base di criteri derogatori e modalità individuate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, previa delibera del Consiglio dei ministri.

L'articolo in esame prevede che vengano ridotti di un terzo i termini in materia di valutazione d'impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS), autorizzazione integrata

⁵¹ Decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135 Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione convertito con Legge 11 febbraio 2019, n. 12.

ambientale (AIA) ed autorizzazione unica ambientale (AUA), in materia di autorizzazione paesaggistica, in materia edilizia e di concessioni demaniali portuali.

Eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta comunque denominati, la cui adozione richiede l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso comunque denominati di competenza di più amministrazioni, sono adottati con la procedura della conferenza di servizi decisa semplificata, ai sensi dell'articolo 14-bis della Legge n. 241 del 1990 (conferenza di servizi), riducendo i termini ivi previsti della metà.

Il Comitato di indirizzo della ZLS assicura il raccordo tra gli sportelli unici istituiti ai sensi della normativa vigente, ivi compreso lo sportello unico di cui alla Legge n. 84 del 1994 – SUA, il quale, 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 SUA opera quale responsabile unico del procedimento ai sensi della Legge n. 241 del 1990 per la fase di insediamento, di realizzazione e di svolgimento dell'attività economica nella ZLS. Lo sportello unico è disponibile in formato digitale, in almeno una lingua diversa dall'italiano ed è organizzato sulla base di moduli e formulari standardizzati per la presentazione dell'istanza nei quali è, in particolare, indicata la presenza di eventuali vincoli ambientali, urbanistico/paesaggistici nonché di eventuali termini di conclusione del procedimento.

Ogni regione interessata può presentare all'Autorità politica delegata per la coesione territoriale – Ministero per la Coesione Territoriale una proposta di protocollo o convenzione per l'individuazione di ulteriori procedure semplificate e regimi procedurali speciali. La proposta individua dettagliatamente le procedure oggetto di semplificazioni, le norme di riferimento e le amministrazioni locali e statali competenti ed è approvata dalla Cabina di Regia. Sono parti dell'accordo o protocollo, la regione proponente e le amministrazioni locali o nazionali competenti per ogni procedimento individuato.

Nell'ambito della ZLS, possono essere istituite zone franche doganali intercluse ai sensi del Regolamento (UE) n. 952/2013 nelle quali è consentito di operare, per le merci importate e da esportare, in regime di sospensione dell'IVA. La perimetrazione di dette aree doganali è proposta da ciascun Comitato di indirizzo o regione ed è approvata con decreto direttoriale dell'Agenzia delle dogane territorialmente competente, adottato entro trenta giorni dalla proposta. In tali aree, le merci possono essere soggette ad attività industriali, commerciali e di servizi dirette alla loro conservazione, presentazione e rivendita o riesportazione, previa comunicazione alle autorità doganali competenti. Le zone franche in esame sono considerate fiscalmente come zone *extra-doganali* e godono di determinati vantaggi fiscali per lo svolgimento di attività economiche, come la sospensione dal pagamento dei dazi all'importazione delle merci fino a quando risulti chiara la loro destinazione finale, tra esportazione finale fuori dall'UE oppure immissione in libera pratica nel territorio comunitario. Per tali ragioni vige il regime di sospensione dell'IVA per le merci ivi collocate ed in caso di trasferimento verso l'estero sono considerate fuori campo IVA. In sede di prima applicazione e per solo Porto di Civitavecchia è definita ZFD la Zona Commerciale di cui al PRP.

Con una modifica introdotta all'articolo 5 del D.L. 91/2017, gli interventi relativi agli oneri di urbanizzazione primaria⁵², per le imprese beneficiarie delle agevolazioni che effettuano gli investimenti ammessi al credito di imposta nella ZLS sono realizzati entro il termine perentorio di 90 giorni dalla presentazione della relativa istanza da parte delle imprese ai gestori dei servizi di pubblica utilità. In caso di ritardo si applicano le disposizioni sul procedimento amministrativo (articolo 2-bis della Legge n. 241 del 1990) che disciplinano le conseguenze per il ritardo dell'amministrazione nella conclusione del procedimento che prevede, a seconda delle circostanze, un risarcimento o un indennizzo.

4.3.3 Procedimenti amministrativi ZLS alla luce del Decreto Semplificazione

Il Decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76⁵³, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale ha modificato la norma generale del procedimento amministrativo (Legge 7 agosto 1990, n. 241), in funzione di semplificazione e accelerazione dell'azione amministrativa.

La norma in esame introduce modifiche al modello definito dalla L. 241 del 1990 in tre ambiti.

Il primo (comma 1, lett. a)), stabilisce che tutte le amministrazioni coinvolte rilascino le determinazioni di competenza entro il termine perentorio di sessanta giorni. Rispetto alla disciplina ordinaria, tale prescrizione comporta un termine unico per tutte le amministrazioni, ivi incluse le amministrazioni preposte alla tutela di interessi sensibili (tutela ambientale, paesaggistico/territoriale, dei beni culturali, tutela della salute e della pubblica incolumità), per le cui determinazioni è normalmente previsto un termine più lungo, pari a novanta giorni (art. 14-bis, co. 2, lett. c)).

In secondo luogo (comma 1, lett. b)), rispetto alla disciplina ordinaria, si stabiliscono alcune semplificazioni per quei casi in cui, in sede di conferenza semplificata, l'amministrazione procedente ha acquisito atti di dissenso che indicano condizioni o prescrizioni che richiedono modifiche sostanziali alla decisione finale che la stessa ritiene possibile superare mediante esame contestuale degli interessi coinvolti. Attualmente, in tali casi, l'amministrazione procedente svolge una riunione in modalità sincrona, che si svolge in una data che cade tra il 45° giorno ed il 55° giorno dall'indizione della conferenza semplificata (art. 14-bis, co. 6) e segue la disciplina di cui all'art. 14-ter per la conferenza simultanea. In via temporanea, fino al 31 dicembre 2021, invece, in tali casi l'amministrazione procedente potrà svolgere, entro trenta giorni decorrenti dalla scadenza del termine per il rilascio delle determinazioni di competenza delle singole amministrazioni, una riunione telematica di tutte le amministrazioni coinvolte nella quale prende atto delle rispettive posizioni e procede senza ritardo alla stesura della determinazione motivata conclusiva della conferenza di servizi. Secondo la disciplina della conferenza dell'art. 14 ter, invece, i lavori della conferenza di servizi simultanea si concludono non oltre quarantacinque giorni dalla prima riunione che si svolge, ove possibile, anche in via telematica.

⁵² Ai sensi dell'art. 16, comma 7, del testo unico in materia edilizia (D.P.R. 380/2001), gli oneri di urbanizzazione primaria sono quelli relativi ai seguenti interventi: strade residenziali, spazi di sosta o di parcheggio, fognature, rete idrica, rete di distribuzione dell'energia elettrica e del gas, pubblica illuminazione, spazi di verde attrezzato; questo elenco è integrato da ulteriori disposizioni (si citano, a titolo di esempio, il comma 7-bis del citato art. 16 e l'art. 2, comma 5, del D.L. 112/2018).

⁵³ Legge di conversione n. 120 dell'11 settembre 2020.

Restano ferme le modalità di cui all'articolo 14-ter, comma 4, per cui ove nella conferenza siano coinvolte amministrazioni dello Stato e di altri enti territoriali, a ciascun livello le amministrazioni convocate alla riunione sono rappresentate da un unico soggetto abilitato ad esprimere definitivamente e in modo univoco e vincolante la posizione delle amministrazioni stesse (cd. rappresentante unico).

Infine (comma 2), nei casi di cui agli articoli 1 e 2 del decreto, relativi alle procedure per l'incentivazione degli investimenti pubblici durante il periodo emergenziale, ove si renda necessario riconvocare la conferenza di servizi sul livello successivo di progettazione, tutti i termini sono ridotti della metà e gli ulteriori atti di autorizzazione, di assenso e i pareri comunque denominati, eventualmente necessari in fase di esecuzione, sono rilasciati in ogni caso nel termine di sessanta giorni dalla richiesta.

Sul versante degli oneri regolatori, l'art. 14 della L.120/2020 ha previsto la loro detraibilità qualora non compensati da una riduzione di altri oneri di pari valore.

Modifiche in materia di termini dei procedimenti amministrativi

Alcune previsioni dell'articolo 12 della Legge di conversione in esame riguardano i termini del procedimento amministrativo e recano l'obbligo per le amministrazioni di misurare e rendere pubblici i tempi effettivi di conclusione dei procedimenti amministrativi di maggiore impatto per i cittadini e per le imprese, mediante pubblicazione sul proprio sito istituzionale, nella sezione "Amministrazione trasparente". La definizione delle modalità e dei criteri di misurazione dei tempi effettivi di conclusione dei procedimenti è rinviata ad un D.P.C.M., da adottare su proposta del Ministro per la Pubblica Amministrazione e previa intesa in Conferenza unificata.

Una seconda modifica alla Legge n. 241 del 1990 stabilisce l'inefficacia di alcuni provvedimenti adottati fuori termine, al fine di evitare l'adozione di "atti tardivi" e rendere effettivo il meccanismo del silenzio assenso. L'inefficacia è prevista per le determinazioni relative "ai provvedimenti, alle autorizzazioni, ai pareri, ai nulla osta e agli atti di assenso comunque denominati", adottate dopo la scadenza dei termini di cui:

- all'art. 14-bis, comma 2, lettera c), della L. 241 del 1990, relativo alle determinazioni delle amministrazioni coinvolte in sede di conferenza di servizi semplificata che devono essere adottate entro il termine comunicato dall'amministrazione procedente, non superiore a 45 giorni o 90 giorni in caso di amministrazioni preposte alla cura di interessi sensibili: la Legge qualifica la mancata comunicazione della determinazione nei termini come assenso senza condizioni (art. 14-bis, comma 4);
- all'articolo 17-bis, commi 1 e 3, relativo l'acquisizione di assensi, concerti nulla osta comunque denominati, di competenza di altre amministrazioni pubbliche ovvero di gestori di beni o servizi pubblici per l'adozione di provvedimenti normativi e amministrativi da parte di una pubblica amministrazione; anche in questo caso è prevista la formazione del silenzio assenso decorso il termine di trenta giorni dal ricevimento dello schema di provvedimento o di novanta nel caso di amministrazioni preposte alla tutela di interessi sensibili;
- all'articolo 20, comma 1, che stabilisce che nei procedimenti a istanza di parte per il rilascio di provvedimenti amministrativi, esclusi quelli disciplinati dall'art. 19 (SCIA), per il rilascio di provvedimenti amministrativi, «il silenzio dell'amministrazione competente equivale a provvedimento di accoglimento della domanda», se la stessa amministrazione non comunica

all'interessato, nel termine indicato dall'art. 2, co. 2 e 3, il provvedimento di diniego ovvero se, entro trenta giorni dalla presentazione dall'istanza, non indice una conferenza di servizi.

Inoltre, è disposta l'inefficacia delle determinazioni adottate successivamente all'ultima riunione della conferenza di servizi simultanea (art. 14-ter, comma 7), che si concludono non oltre quarantacinque giorni decorrenti dalla prima riunione o novanta giorni nel caso in cui siano coinvolte amministrazioni preposte alla cura di interessi sensibili. Anche in questo caso, vige la regola del silenzio assenso e, all'esito dell'ultima riunione, l'amministrazione procedente adotta la determinazione motivata di conclusione del procedimento⁵⁴. Si considera acquisito l'assenso senza condizioni delle amministrazioni il cui rappresentante non abbia partecipato alle riunioni ovvero non abbia espresso la propria posizione ovvero abbia espresso un dissenso non motivato o riferito a questioni che non costituiscono oggetto della conferenza.

Le disposizioni introdotte circa l'inefficacia degli atti tardivi in tutti i casi descritti, fanno salvo il potere di annullamento d'ufficio previsto dall'articolo 21-nonies, della Legge n. 241 del 1990, che consente all'amministrazione di intervenire, vietando la prosecuzione dell'attività, rimuovendone gli effetti, ovvero chiedendo al privato di conformarsi alla normativa vigente, purché ricorrano i presupposti e le condizioni. Si ritiene che tali poteri siano esercitabili entro i successivi diciotto mesi.

Per le Amministrazioni Centrali dello Stato ha altresì disposto l'obbligo di aggiornare i termini di durata dei procedimenti di rispettiva competenza, prevedendo una riduzione della loro durata (comma 2), entro il 31 dicembre 2020.

Modifiche in materia di digitalizzazione del procedimento

Le amministrazioni sono chiamate ad utilizzare come modalità ordinaria di lavoro gli strumenti informatici e telematici, sia nei rapporti con le altre amministrazioni sia con i privati. In questo ambito si stabilisce l'obbligo di comunicare il domicilio digitale del responsabile del procedimento, oltre che l'unità organizzativa responsabile e il nominativo del responsabile (come attualmente stabilito dalla norma) ai soggetti interessati e controinteressati al provvedimento finale, ai quali è inviata la comunicazione di avvio del procedimento, nonché, su richiesta, a chiunque vi abbia interesse.

Si fa obbligo, inoltre, di inserire il domicilio digitale dell'amministrazione tra i contenuti necessari della comunicazione di avvio del procedimento, con l'obbligo di comunicare le diverse modalità telematiche con le quali è possibile prendere visione degli atti, accedere al fascicolo informatico ed esercitare in via telematica i diritti previsti dalla Legge, con un richiamo alla questione del punto di accesso telematico⁵⁵.

⁵⁴ Il D.L. 34 del 2020 (c.d. Decreto rilancio) ha introdotto disposizioni transitorie (nel caso in esame fino al 31 dicembre 2020) tese ad accelerare e semplificare i procedimenti amministrativi avviati in relazione all'emergenza Covid-19. Tra queste, è stato previsto l'obbligo di adottare entro trenta giorni il provvedimento conclusivo del procedimento nei casi di formazione del silenzio endo-procedimentale tra amministrazioni in ragione del fatto che "nella prassi accade di frequente che la formazione del silenzio non "sblocchi" il procedimento ma si attenda ugualmente l'assunzione di un atto da parte dell'amministrazione coinvolta". (art. 264, comma 1, lett. e).

⁵⁵ Il punto telematico di accesso ai servizi pubblici, introdotto con il correttivo del Codice dell'amministrazione digitale (D.lgs. 179/2016), rappresenta l'interfaccia universale attraverso la quale cittadini e imprese interagiscono con le pubbliche amministrazioni, i gestori di servizi pubblici per i profili di pubblico interesse e talune società a controllo pubblico. A tal fine le PA deve progettare e sviluppare i propri sistemi e servizi in modo da garantirne l'integrazione e l'interoperabilità, nonché a esporre per ogni servizio le relative interfacce applicative.

Modifiche in materia di comunicazione dei motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza

Con riferimento alla comunicazione dei motivi ostativi all'accoglimento della domanda è stato previsto che l'amministrazione, qualora sia orientata ad un provvedimento negativo, deve comunicare tempestivamente i motivi che ostano all'accoglimento dell'istanza e gli istanti, entro il termine di dieci giorni dalla comunicazione, hanno il diritto di presentare per iscritto osservazioni e documentazione. La comunicazione del preavviso di rigetto sospende, invece che interrompere (come attualmente previsto), i termini di conclusione del procedimento, che ricominciano a decorrere dieci giorni dopo la presentazione delle osservazioni o, in mancanza delle stesse, dalla scadenza del termine per presentare le osservazioni.

Modifiche in materia di pareri e silenzio-assenso tra amministrazioni

In materia di attività consultiva delle pubbliche amministrazioni, è modificato il comma 2 dell'articolo 16, della Legge 241 del 1990, prevedendo che in caso di decorrenza del termine senza che sia stato comunicato il parere, ancorché si tratti di un parere obbligatorio, o senza che l'organo adito abbia rappresentato esigenze istruttorie, l'amministrazione richiedente procede indipendentemente dall'espressione del parere. Attualmente, invece, è stabilito che in caso di inutile decorrenza del termine relativo alla comunicazione di un parere obbligatorio, l'amministrazione richiedente ha la facoltà di procedere, non l'obbligo, come qui sancito.

Gli organi consultivi delle pubbliche amministrazioni sono tenuti a rendere i pareri obbligatori ad essi richiesti entro venti giorni dal ricevimento della richiesta⁵⁶. In caso di pareri facoltativi, sono tenuti a dare immediata comunicazione alle amministrazioni richiedenti del termine entro il quale il parere sarà reso, che comunque non può superare i venti giorni dal ricevimento della richiesta. Tali termini non si applicano in caso di pareri che debbano essere rilasciati da amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistica, territoriale e della salute e devono essere trasmessi con mezzi telematici.

Intervento in materia di autocertificazione

La norma conferma l'istituto dell'autocertificazione, che rappresenta uno degli strumenti del processo di semplificazione amministrativa ed incentiva la sostituibilità delle certezze pubbliche mediante atti privati, rendendo permanente l'obbligo delle amministrazioni di adottare le misure organizzative in materia di autocertificazione e di presentazione di atti e documenti.

Una nuova disposizione riguarda le dichiarazioni sostitutive da utilizzare in luogo ad ogni tipo di documentazione comprovante i requisiti soggettivi ed oggettivi richiesti dalla normativa di riferimento nei procedimenti che hanno ad oggetto l'erogazione di benefici economici (indennità, prestazioni previdenziali e assistenziali, erogazioni, contributi, sovvenzioni, finanziamenti, prestiti, agevolazioni), ovvero il rilascio di autorizzazioni e nulla osta comunque denominati.

Accelerazione della conferenza dei servizi

All'articolo 13 della L. 120/2020 relativo alla accelerazione della conferenza dei servizi si stabilisce la possibilità di ricorrere alla conferenza semplificata in modalità asincrona in tutti i casi di conferenza di servizi decisoria, determinando così una tempistica più rapida rispetto a quella

⁵⁶ Articolo 16 della Legge 241 del 1990, come riformulato dalla L. 69/2009.

ordinaria. Questa procedura straordinaria di conferenza dei servizi è applicabile fino al 31 dicembre 2021.

La conferenza di servizi decisoria si svolge di norma in forma semplificata e in modalità "asincrona" (D.lgs. 127/2016), ossia senza riunione fisica, mediante il semplice scambio per via telematica tra le amministrazioni partecipanti della documentazione e delle determinazioni, secondo le seguenti fasi (articolo 14-bis, della L. 241/1990):

- la conferenza è indetta dall'amministrazione procedente entro cinque giorni lavorativi dall'inizio del procedimento d'ufficio o, se il procedimento è a iniziativa di parte, dal ricevimento della domanda;
- le amministrazioni coinvolte possono richiedere integrazioni documentali e chiarimenti non acquisibili tramite documenti in possesso di pubbliche amministrazioni, entro un termine perentorio stabilito dall'amministrazione procedente, e comunque non superiore a quindici giorni;
- entro il termine non superiore a quarantacinque giorni, le amministrazioni coinvolte sono tenute a rendere le proprie determinazioni relative alla decisione oggetto della Conferenza. Quando tra le amministrazioni coinvolte vi sono quelle preposte alla tutela ambientale, paesaggistico territoriale, dei beni culturali o alla tutela della salute, il termine per le determinazioni è di novanta giorni;
- la mancata comunicazione delle determinazioni di cui sopra entro il termine perentorio previsto, ovvero la comunicazione di una determinazione priva dei requisiti indicati, equivalgono ad assenso senza condizioni;
- scaduto il termine per la comunicazione delle determinazioni, l'amministrazione procedente, entro cinque giorni lavorativi, adotta la determinazione motivata di conclusione della conferenza.

4.3.4 Agenda per la semplificazione e la ripresa 2020-2023

L'art. 15 della L.120/2020, dispone che il Consiglio dei Ministri definisca ed approvi l'Agenda per la semplificazione per il triennio 2020-2023⁵⁷ con la previsione di un'ampia gamma di interventi di semplificazione per l'eliminazione degli oneri burocratici che per molti aspetti risultano di rilievo ai fini della ZLS. Gli ambiti di intervento dell'Agenda riguardano:

- semplificazione e reingegnerizzazione delle procedure
 - catalogo delle procedure per uniformare e snellire i regimi amministrativi;
 - standardizzazione della modulistica e *form* digitali per l'accesso telematico alle procedure;
 - semplificare le attività di controllo sulle imprese.
- Velocizzazione delle procedure
 - SUAP e nuovi modelli per la gestione delle procedure complesse;
 - misurazione dei tempi effettivi di conclusione dei procedimenti;
 - procedure più veloci e conferenze di servizi telematiche;
 - digitalizzazione procedure edilizie;

⁵⁷ Approvata il 23 novembre 2021 in sede di Conferenza unificata.

- *repository* dei documenti per agevolare lo scambio della documentazione tra le amministrazioni.
- Semplificazione e digitalizzazione
 - *once only*: autocertificazione e controlli *ex post*;
 - sistema SUAP: digitalizzazione delle procedure per le attività di impresa.
- Superamento degli ostacoli burocratici nei settori chiave del Piano di rilancio
 - tutela ambientale e *green economy*;
 - edilizia e rigenerazione urbana;
 - banda ultra-larga.

In tema di SUAP, l'Agenda prevede la sperimentazione di nuovi modelli che consentano alle regioni interessate, previo accordo con i comuni, ai sensi dell' art. 15 della Legge 7 agosto 1990, n. 241, di assumere o di attribuire ad altro soggetto, appositamente individuato, i poteri di amministrazione procedente ovvero lo svolgimento di funzioni istruttorie anche ai fini della gestione della conferenza di servizi in relazione a specifiche tipologie di procedimenti (da individuare sulla base delle esigenze del contesto).

Potranno essere sperimentate da parte di ANCI e regioni iniziative che, sulla base di parametri di efficienza e di *standard* tecnologici, favoriscano la costituzione di nuovi SUAP associati o il consolidamento delle forme associative esistenti. Nell'ambito della definizione di tali modelli sarà valutata l'opportunità di un adeguamento normativo statale o regionale. Le iniziative sul tema saranno concluse entro dicembre 2023.

Sempre in tema di SUAP, l'intervento prevede la definizione delle modalità di interoperabilità tra SUAP e amministrazioni che intervengono nei procedimenti insieme alla messa a regime della gestione integralmente digitale delle procedure per l'avvio, la modifica e la cessazione dell'attività di impresa. A tale fine, si prevede di identificare un modello strutturato per la raccolta e le comunicazioni tra le amministrazioni, definire specifiche tecniche per garantire l'interoperabilità dei sistemi informatici e adeguare i sistemi informatici. Le iniziative sul tema saranno concluse entro ottobre 2023.

Relativamente all'accelerazione delle procedure e alle conferenze di servizi telematiche è prevista la promozione e il monitoraggio relativi alle semplificazioni introdotte dagli artt. 12 e 13 della Legge 120/2020⁵⁸:

- le modifiche all'art. 2 della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e in particolare le misure relative all'inefficienza dei dinieghi tardivi (art. 12) e alla sospensione dei termini in caso di preavviso di diniego;
- la conferenza veloce prevista dall'art. 13 che introduce per l'emergenza una conferenza telematica che si conclude in sessanta giorni o al massimo in novanta giorni nel caso ci siano richieste di modifica al progetto.

⁵⁸ Legge 11 settembre 2020, n. 120 Conversione in Legge, con modificazioni, del Decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali» (Decreto Semplificazioni).

Le iniziative sul tema saranno concluse entro dicembre 2023.

4.4 Leggi regionali e strumenti per la semplificazione amministrativa nella ZLS

Al fine di potenziare i benefici che la istituzione della ZLS può apportare in termini di sviluppo e attrazione è necessario disporre di un quadro normativo e procedurale semplificato, che preveda insieme agli interventi di snellimento procedurale stabiliti con le norme nazionali, specifici interventi da definire in sede regionale. L'obiettivo è consentire tempi certi e burocrazia prossima allo zero nell'assegnazione dell'area di insediamento, il rilascio di permessi e autorizzazioni necessari per avviare le attività e l'insediamento di nuove imprese e la gestione di quelle già attive.

Insieme alle azioni volte a semplificare l'insediamento, la realizzazione e l'ammodernamento delle strutture e la gestione è necessario definire apposite procedure finalizzate a velocizzare e semplificare il trattamento doganale delle merci, che può costituire un appesantimento amministrativo con inevitabili riflessi sulla capacità di attrazione e la competitività del sistema.

4.4.1 Legislazione regionale in materia di semplificazione

Legge regionale n. 1 del 27 febbraio 2020 Misure per lo sviluppo economico, l'attrattività degli investimenti e la semplificazione

Il Capo I riguarda le misure per lo sviluppo economico e l'attrattività territoriale degli investimenti e l'articolo 1 stabilisce le competenze del Consorzio unico per lo sviluppo industriale per la valorizzazione del territorio, la promozione degli investimenti e l'internazionalizzazione.

In questo ambito, il Consorzio è incaricato, tra l'altro, di ricercare investitori nazionali ed esteri, promuovere le opportunità di investimento nell'economia del territorio e gestire progetti strategici di innovazione industriale.

In materia di semplificazione, il Consorzio è chiamato a supportare la regione nell'esercizio della funzione di punto unico di contatto e nella valutazione delle ricadute economiche ed occupazionali delle iniziative di investimento. Inoltre, al Consorzio è demandata la gestione di incentivi e contributi a favore delle imprese, da assegnare esclusivamente sulla base di piani triennali di investimento che devono essere approvati con deliberazione della Giunta regionale, previo parere delle commissioni consiliari competenti.

Pertanto, il Consorzio, sulla base di appositi accordi con la regione e con i comuni interessati, può svolgere le attività previste anche al di fuori del proprio territorio di competenza.

Al fine di garantire l'economicità e l'efficacia dell'esecuzione dei lavori, il Consorzio esercita le funzioni di stazione appaltante competente ai fini dell'acquisizione di lavori all'interno del territorio di propria competenza, ai sensi dell'articolo 37 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici) e successive modifiche.

In deroga parziale in materia di urbanistica e di assetto del territorio, le modifiche del perimetro del Consorzio riguardanti aree contigue al perimetro classificate dallo strumento urbanistico generale comunale come zone omogenee D, sono approvate dalla Giunta regionale secondo le modalità

previste con la Legge regionale 2 luglio 1987, n. 36 (norme in materia di attività urbanistico-edilizia e snellimento delle procedure). I comuni interessati possono chiedere che tale deroga si applichi a tutte le aree (non solo quelle contigue al perimetro) su cui insistono edifici o impianti dismessi classificate dallo strumento urbanistico generale comunale come zone omogenee D di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444.

Legge Regionale 27 dicembre 2019, n. 28 (Legge di stabilità regionale 2020)

L'articolo 4, comma 1 della L.r. 27 dicembre 2019, n. 28 (Legge di stabilità regionale 2020) promuove misure straordinarie di semplificazione delle procedure autorizzatorie necessarie per l'insediamento di siti produttivi ad alta intensità di innovazione e ricerca, la diffusione di modelli di produzione circolari e ambientalmente sostenibili, anche riqualificando i siti industriali dismessi, la realizzazione di investimenti finalizzati al superamento di crisi aziendali, l'accrescimento delle specializzazioni territoriali delle imprese. La semplificazione ai fini dell'insediamento tenendo conto, tra l'altro, della strategia regionale di specializzazione intelligente, ovvero eccellenze tecnologiche in processi di adattamento e trasformazione, con adozione di soluzioni innovative (processi, beni e servizi) in grado di migliorare la qualità della vita di cittadini e istituzioni.

Per gli investimenti finalizzati all'insediamento di nuovi impianti o stabilimenti produttivi o al superamento di crisi aziendali, a partire dal 1° maggio 2020 (a decorrere dal centesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della Legge) e per la durata di ventiquattro mesi, la regione svolge la funzione di punto unico di contatto. In questa veste promuove la stipula di accordi di insediamento e sviluppo delle imprese tra l'amministrazione regionale ed i soggetti proponenti nuove iniziative economiche; le autorità statali interessate dai procedimenti autorizzatori possono aderire all'accordo.

Al fine di semplificare le procedure, la regione, con Deliberazione di Giunta Regionale n. 514 del 30/07/2020, ha approvato il Modello *standard* per la stipula degli accordi di insediamento e sviluppo delle imprese, e si è impegnata a predisporre una mappatura analitica delle aree disponibili, con le informazioni utili alla valutazione delle imprese ai fini dell'insediamento necessarie per l'insediamento di siti produttivi ad alta intensità di innovazione e ricerca.

Per investimenti di importo pari o superiore a 5,0 milioni di euro è prevista una procedura articolata in due fasi:

- i progetti di insediamento produttivo sono valutati attraverso una conferenza di servizi preliminare indetta dalla Regione ai sensi dell'articolo 14, comma 3, della Legge 7 agosto 1990, n. 241 (nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi) e successive modifiche;
- i progetti definitivi redatti a seguito della conferenza preliminare sono valutati in sede di conferenza di servizi decisoria, indetta dalla Regione in forma simultanea e modalità sincrona, ai sensi dell'articolo 14 ter della L. 241/1990 e successive modifiche, che si conclude con determinazione motivata, che sostituisce a ogni effetto tutti i pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso per la realizzazione e l'esercizio del progetto.

Il limite dei 5,0 milioni di euro non si applica per gli interventi ricadenti nel perimetro territoriale del sito di interesse nazionale della Valle del Sacco dove è possibile applicare la procedura ad investimenti di qualsiasi dimensione economica, ciò al fine di coniugare il processo di bonifica con i programmi di sviluppo e riconversione industriale, anche dei siti industriali dismessi.

Il provvedimento conclusivo delle conferenze sostituisce anche ogni autorizzazione ambientale di competenza regionale o subregionale, fermo restando quanto stabilito in materia di provvedimento autorizzatorio unico regionale nonché di valutazioni e autorizzazioni ambientali di competenza statale. Inoltre, il provvedimento autorizzatorio programma le eventuali attività ispettive che le autorità pubbliche eserciteranno nell'arco temporale di vigenza dell'autorizzazione.

Il mancato rilascio da parte delle aziende sanitarie locali e dell'Agenzia regionale per la protezione ambientale del Lazio del parere entro il termine previsto equivale all'espressione dell'assenso senza condizioni, in applicazione dell'articolo 14 bis, comma 4, della L. 241/1990 e successive modifiche (comma 9).

In caso di progetti di investimento che riguardano porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale, di cui all'articolo 4, comma 1, lettera d), della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 (riordino della legislazione in materia portuale) e successive modifiche, la conferenza di servizi assolve anche l'eventuale funzione di revisione delle caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali del sito portuale oggetto di investimento, fermi restando il mantenimento nella categoria e classe di appartenenza e gli adempimenti stabiliti dal decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 (testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia) e successive modifiche.

L'articolo 5 ha per oggetto il Programma regionale per l'attrazione degli investimenti ed al comma 2 stabilisce che una quota delle risorse non inferiori al 2,0 milioni di euro (il 10%) è destinata alla promozione di misure semplificative delle procedure di realizzazione di impianti produttivi o *start-up* innovative da parte di giovani imprenditori di età inferiore ad anni trentanove e undici mesi che intendono investire sul territorio regionale.

Legge regionale n. 7 del 22 ottobre 2018 Disposizioni per la semplificazione e lo sviluppo regionale

L'articolo 1 riguarda le modifiche alla Legge regionale 20 giugno 2017, n. 6 "Disposizioni per la semplificazione normativa e procedimentale" e nell'ambito dei siti internet istituzionali della regione istituisce una specifica sezione denominata "Lazio Semplice" con l'obiettivo di acquisire proposte concrete per semplificare e favorire la partecipazione dei cittadini e delle imprese alla semplificazione dei processi decisionali, normativi e amministrativi.

Tramite il sito internet "Lazio Semplice", gli enti locali, i privati, le imprese, le organizzazioni datoriali e sindacali, e le altre forme associative presentano le proposte di semplificazione, di modifica di atti normativi regionali, dei settori da riorganizzare ovvero i procedimenti amministrativi da semplificare e verificano lo stato dei procedimenti in corso.

Entro il 30 giugno di ogni anno la Giunta regionale, approva il programma annuale dell'attività di semplificazione regionale individuando le misure di semplificazione da adottare sulla base delle proposte avanzate tramite il sito "Lazio Semplice".

Il programma annuale dell'attività di semplificazione regionale diventata dunque un significativo strumento di razionalizzazione normativa a cui il legislatore regionale fa periodicamente ricorso allo scopo di snellire il panorama legislativo di riferimento.

Con L.r. 6/2017, modificata dalla norma in esame, la Regione aveva dettato disposizioni tese a disciplinare la semplificazione normativa e procedimentale e stabilito l'abrogazione espressa di disposizioni legislative e di leggi regionali. Ai sensi della norma richiamata, entro il 31 maggio di ogni anno, è effettuata la ricognizione delle leggi regionali per le quali è necessaria l'abrogazione

espressa di disposizioni che abbiano esaurito la loro funzione o siano prive di effettivo contenuto normativo o siano comunque obsolete. Entro i successivi trenta giorni, la Giunta regionale presenta al Consiglio regionale un'apposita proposta di Legge recante l'elenco delle disposizioni di Legge da abrogare.

4.4.2 I servizi di *front office* per le imprese in ambito ZLS

Oltre al Punto Unico di Contatto previsto L.r. 27 dicembre 2019, di seguito si descrivono i servizi di *front office* per le imprese che devono trovare armonizzazione e coordinamento in ambito ZLS.

Sportello Unico per le Attività Produttive

Il D.P.R. 160/2010 tratta il riordino dello Sportello Unico per le Attività Produttive e lo individua quale unico punto di accesso territoriale per tutti i procedimenti che abbiano come oggetto l'esercizio di attività produttive e di prestazione di servizi e quelli relativi alle azioni di localizzazione, realizzazione, trasformazione, ristrutturazione o riconversione, ampliamento o trasferimento, nonché cessazione o riattivazione delle suddette.

Tutte le fasi e le procedure di *front-office* per il ricevimento delle domande ed i relativi elaborati tecnici e allegati riguardanti le attività produttive ed i relativi elaborati tecnici sono prese in carico dallo sportello SUAP esclusivamente in modalità telematica.

Il SUAP, nel rispetto dell'articolo 24 della Legge 7 agosto 1990, n. 241, cura l'informazione attraverso il portale in relazione:

- agli adempimenti necessari per lo svolgimento delle attività di cui all'articolo 2, comma 1, indicando altresì quelle per le quali è consentito l'immediato avvio dell'intervento;
- alle dichiarazioni, alle segnalazioni e alle domande presentate, al loro *iter* procedimentale e agli atti adottati, anche in sede di controllo successivo, dallo stesso SUAP, dall'ufficio o da altre amministrazioni pubbliche competenti;
- alle informazioni, che sono garantite dalle autorità competenti ai sensi dell'articolo 26 del decreto legislativo del 26 marzo 2010, n. 59.

Il collegamento tra il SUAP e il registro imprese avviene attraverso modalità di comunicazione telematica il che rende inammissibile ogni richiesta, da parte del responsabile del SUAP all'impresa interessata, di atti, documentazione o dati già acquisiti dal registro imprese.

L'articolo 4 del citato D.P.R. stabilisce funzioni e organizzazione del SUAP finalizzate ad assicurare una risposta telematica unica e tempestiva in luogo degli altri uffici comunali e di tutte le amministrazioni pubbliche comunque coinvolte nel procedimento, ivi comprese quelle preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, del patrimonio storico-artistico o alla tutela della salute e della pubblica incolumità.

Le comunicazioni al richiedente sono trasmesse esclusivamente dal SUAP; gli altri uffici comunali e le amministrazioni pubbliche diverse dal comune, che sono interessati al procedimento, non possono trasmettere al richiedente atti autorizzatori, nulla osta, pareri o atti di consenso, anche a contenuto negativo, comunque denominati e sono tenute a trasmettere immediatamente al SUAP

tutte le denunce, le domande, gli atti e la documentazione ad esse eventualmente presentati, dandone comunicazione al richiedente.

I procedimenti amministrativi previsti dalla normativa sono tutti quelli che hanno ad oggetto attività di produzione di beni e servizi attraverso la presentazione di:

- SCIA (segnalazione certificata di inizio attività ai sensi dell'art. 19 della L. n. 241/1990 e s.m.i. ed art. 5 del DPR 7/09/2010 n. 160) c.d. "procedimento automatizzato";
- ISTANZA (domanda di autorizzazione, licenza, nulla osta, definiti come "procedimento ordinario" dall'art. 7 del Regolamento DPR 7/09/2010 n. 160).

I Comuni possono esercitare le funzioni inerenti al SUAP in forma singola o associata tra loro, o in convenzione con le camere di commercio (comma 5).

Sono esclusi dall'applicazione del Regolamento per il SUAP del D.P.R. 160/2010:

- gli impianti e le infrastrutture energetiche;
- le attività connesse all'impiego di sorgenti di radiazioni ionizzanti e di materie radioattive;
- gli impianti nucleari e di smaltimento di rifiuti radioattivi;
- le attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi;
- le infrastrutture strategiche e gli insediamenti produttivi di preminente interesse nazionale (di cui agli articoli 161 e seguenti del D.lgs.12 aprile 2006, n.163).

Sportello Unico Amministrativo

Lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) istituito dal 1994 e poi integrato e corretto dall'articolo 12 del D.lgs. 232/2017 opera presso la Autorità di sistema portuale, svolgendo funzione unica di *front office* in tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche⁵⁹. Sono esclusi i procedimenti amministrativi concernenti lo Sportello Unico Doganale e dei controlli e la sicurezza.

Il Comitato di gestione (organo della ADSP), su proposta del Presidente dell'Autorità di sistema portuale e sentito l'Organismo di partenariato della risorsa mare⁶⁰, approva con decreto il

⁵⁹ Decreto Legislativo 13 dicembre 2017, n. 232 Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali, articolo 12. Modifica all'articolo 15-bis della Legge 28 gennaio 1994, n. 84.

⁶⁰ D.lgs 232/2012 art. 11-bis (Organismo di partenariato della risorsa mare). - 1. Presso ciascuna autorità di sistema portuale è istituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare, composto, oltre che dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, che lo presiede, dal comandante del porto ovvero dei porti, già sedi di Autorità di sistema portuale, facenti parte del sistema portuale dell'Autorità di sistema portuale, nonché da:

a) un rappresentante degli armatori;
 b) un rappresentante degli industriali;
 c) un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18;
 d) un rappresentante degli spedizionieri;
 e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto;
 f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto;
 g) un rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi;
 h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale;
 i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto;
 l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto;
 l-bis) un rappresentante dell'impresa o agenzia di cui all'art. 17 designato dall'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali-ANCIP o dalle altre associazioni di categoria comparativamente più rappresentative sul piano nazionale.

Regolamento che disciplina l'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio dello Sportello Unico Amministrativo.

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 coordinamento⁶¹, eventuali prassi virtuose da adottare o eventuali disfunzioni da correggere.

Sportello Unico Doganale

Lo Sportello Unico Doganale⁶², istituito presso gli uffici dell'Agenzia delle dogane, è volto a semplificare le operazioni di importazione ed esportazione e per concentrare i termini delle attività istruttorie, anche di competenza di amministrazioni diverse, connesse alle predette operazioni.

Salvaguardando tutte le competenze di legge, lo Sportello Unico Doganale concentra tutte le istanze inviate in via telematica dagli operatori interessati e inoltra i dati, così raccolti, alle amministrazioni interessate per uno svolgimento coordinato dei rispettivi procedimenti ed attività.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con i Ministri interessati e con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, sono definiti i termini di conclusione dei procedimenti amministrativi che concorrono per l'assolvimento delle operazioni doganali di importazione ed esportazione, validi fino a quando le amministrazioni interessate non provvedono a stabilirli, in una durata comunque non superiore, con i regolamenti di cui all'articolo 2 della Legge 7 agosto 1990, n. 241, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi.

Lo Sportello coordina per via telematica i procedimenti che coinvolgono le amministrazioni che intervengono in operazioni doganali, nonché le attività connesse con le predette operazioni. Il coordinamento per via telematica dei procedimenti è realizzato attraverso un sistema informativo interoperabile che collega ciascuna delle amministrazioni che intervengono nelle operazioni doganali dell'Agenzia delle dogane.

Per i procedimenti istruttori preliminari alle operazioni di importazione ed esportazione l'ufficio doganale provvede al controllo e all'eventuale scarico delle certificazioni, delle autorizzazioni, delle licenze e dei nulla-osta, prodromici alle operazioni di importazione ed esportazione.

I procedimenti contestuali alla presentazione della merce ai fini dell'espletamento delle formalità doganali possono richiedere accertamenti di natura tecnica ed anche laddove occorra il prelievamento di campioni, sono fatti salvi i tempi necessari per conoscere i relativi esiti.

All'atto della presentazione della dichiarazione doganale l'ufficio doganale provvede ad inviare in via telematica alle amministrazioni competenti i dati raccolti, necessari all'avvio dei procedimenti i

⁶¹ art. 11-ter (Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale). - 1. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, con il compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale, operando, altresì, la verifica dei piani di sviluppo portuale, attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole Autorità di sistema portuale.

⁶² Istituito ai sensi dell'articolo 4, comma 57,58 e 59 della Legge 24 dicembre 2003, n. 350 recante Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge finanziaria 2004).

cui esiti di rispettiva competenza sono trasmessi in via telematica all'ufficio doganale che provvede a definire il procedimento doganale.

I servizi di *front office* per le imprese per la Regione Lazio

Sporte Unico Attività Produttive D.P.R. 7 settembre 2010, n. 160	Sportello Unico Amministrativo L. 28 gennaio 1994, n. 84	Sportello Unico Doganale L. 24 dicembre 2003, n. 350	Punto Unico di Contatto L.r. 27 dicembre 2019, n. 28
Unico punto di accesso territoriale per tutti i procedimenti che abbiano come oggetto l'esercizio di attività produttive e di prestazione di servizi e quelli relativi alle azioni di localizzazione, realizzazione, trasformazione, ristrutturazione, riconversione, ampliamento, trasferimento, cessazione, riattivazione.	Svolge funzione unica di <i>front office</i> in tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche realizzate nelle aree portuali.	Finalizzato a semplificare le operazioni di importazione ed esportazione e concentrare le attività istruttorie, anche di competenza di amministrazioni diverse, trattando tutte le istanze in via telematica e un coordinando lo svolgimento dei procedimenti ed attività.	Per gli investimenti finalizzati all'insediamento di nuovi impianti o stabilimenti produttivi o al superamento di crisi aziendali, la Regione svolge la funzione di punto unico di contatto promuovendo la stipula di accordi di insediamento e sviluppo delle imprese tra l'amministrazione regionale ed i soggetti proponenti nuove iniziative economiche.

4.4.3 Le misure regionali per lo snellimento burocratico nelle ZLS

Di seguito sono illustrati i principali aspetti procedurali e punti di attenzione finalizzati a identificare le misure regionali per la semplificazione e lo snellimento procedurale destinate alle imprese localizzate in area ZLS, ulteriori e complementari a quelle già individuate dalle norme nazionali sul tema.

Estensione alle ZLS del campo di applicazione delle procedure definite ai sensi dell'articolo 4 della L.r. 27 dicembre 2019, n. 28 (Legge di stabilità regionale 2020)

L'articolo 4, comma 1 della L.r. 27 dicembre 2019, n. 28 (Legge di stabilità regionale 2020) promuove misure straordinarie di semplificazione delle procedure necessarie per l'insediamento di siti produttivi ad alta intensità di innovazione e ricerca; per la durata di ventiquattro mesi, la Regione svolge la funzione di Punto Unico di Contatto e promuove la stipula di accordi d'insediamento e sviluppo e l'autorizzazione ad investimenti di importo pari o superiore a 5,0 milioni di euro; è rilasciata conferenza di servizi preliminare in sede di affidamento e in sede di conferenza decisoria in forma simultanea e modalità sincrona per i progetti definitivi.

Si tratta di estendere l'applicazione di questa procedura agli insediamenti relativi alle ZLS, di rendere stabile la funzione di punto unico di contatto e di applicare la procedura autorizzativa prevista e il ricorso alle conferenze di servizi preliminare e decisoria. Al riguardo sarà necessario tenere conto delle modifiche procedurali introdotte dal D.l. 16 luglio 2020, n. 76 (Decreto Semplificazioni) che riguardano tra le altre il superamento degli atti di dissenso che indicano condizioni o prescrizioni che richiedono modifiche sostanziali alla decisione finale che la stessa ritiene possibile superare mediante esame contestuale degli interessi coinvolti, la partecipazione alle conferenze di un unico

soggetto abilitato ad esprimere le posizioni dell'amministrazione alle detraibilità degli oneri regolatori.

Armonizzazione, raccordo e coordinamento delle procedure degli Sportelli Unici

Lo Sportello Unico per le Attività Produttive, lo Sportello Unico Amministrativo, lo Sportello Unico Doganale ed il Punto Unico di Contatto hanno in capo funzioni e sono responsabili di procedure che in tema di ZLS sembrano sovrapporsi.

Al riguardo, si tratta di promuovere un'intesa tra le amministrazioni coinvolte e predisporre un Regolamento di esercizio adottato da ciascuna di esse, finalizzato ad armonizzare e coordinare le funzioni assegnate, in modo da assicurare agli investitori un punto di accesso unico per le procedure di insediamento e gestione, evitare duplicazioni procedurali e ridurre gli oneri amministrativi.

IL SUAP ZLS individuato come *contact center* regionale per accompagnare le imprese verso strumenti agevolativi e per l'*aftercare* dell'investimento potrebbe essere il soggetto che svolge e funzioni di punto unico di accesso, esegue l'istruttoria delle pratiche e sottopone la documentazione alle amministrazioni coinvolte per i successivi adempimenti.

Le procedure armonizzate degli Sportelli Unici dovranno essere digitalizzate e svolte interamente per via telematica in attuazione di quanto stabilito per lo Sportello Unico Amministrativo in tema di ZLS e nelle misure per la semplificazione procedurale adottate con norme regionali e nazionali. Al riguardo, il D.L. 138/2018 stabilisce che lo Sportello Unico è disponibile in formato digitale, in almeno una lingua diversa dall'italiano ed è organizzato sulla base di moduli e formulari standardizzati per la presentazione dell'istanza nei quali è, in particolare, indicata la presenza di eventuali vincoli ambientali, urbanistico/paesaggistici nonché di eventuali termini di conclusione del procedimento.

Ai sensi dell'articolo 3-ter del D.L. 135/2018 le funzioni di raccordo tra gli Sportelli Unici istituiti ai sensi della normativa vigente devono essere assicurate dal Comitato di indirizzo della ZLS.

Adozione del Regolamento dello Sportello Unico Amministrativo

Ai fini dell'armonizzazione e raccordo degli Sportelli Unici risulta utile l'approvazione del Regolamento che disciplina l'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio dello Sportello Unico Amministrativo ai sensi dell'articolo 12 del D.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232 Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali. Il Regolamento in questione è approvato dal Comitato di gestione (organo della ADSP), su proposta del Presidente dell'Autorità di sistema portuale e sentito l'Organismo di partenariato della risorsa mare.

Nell'ambito della ZLS, l'adozione del Regolamento in parola risulta indispensabile poiché ai sensi del D.L. 135/2018, lo Sportello Unico Amministrativo svolge funzione unica di *front office* rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche, ad eccezione di quelli concernenti lo Sportello Unico Doganale, i controlli e la sicurezza. Inoltre, lo Sportello Unico Amministrativo è chiamato ad operare quale responsabile unico del procedimento ai sensi della Legge n. 241 del 1990 per la fase di insediamento, di realizzazione e di svolgimento dell'attività economica nella ZES.

Autorità procedente e supporto del responsabile unico del procedimento

Ai sensi dell'articolo 5 del Decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91 come modificato dal D.L. 135/2018, il Comitato di indirizzo opera quale responsabile unico del procedimento ai sensi della Legge n. 241 del 1990 per la fase di insediamento, di realizzazione e di svolgimento dell'attività economica nella ZLS, responsabile quindi dell'istruttoria e di ogni altro adempimento procedimentale, nonché dell'adozione del provvedimento finale.

Per i procedimenti amministrativi necessari all'insediamento delle iniziative imprenditoriali nella ZLS si possono attribuire il ruolo di autorità procedente al SUAP ZLS che su impulso del Comitato di indirizzo ha il potere di indire Conferenze di Servizi ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383, al fine di consentire la localizzazione di investimenti e di opere da parte anche di privati, nelle aree ZLS.

Per le procedure amministrative di insediamento che ricadono nella competenza degli Enti Locali, il SUAP ZLS coordina i SUAP territoriali che offriranno il loro supporto, anche per il tramite di appositi accordi, con l'obiettivo di semplificare al massimo le possibilità di insediamento e la realizzazione dei progetti di investimento.

In tema di SUAP, l'Agenda per la semplificazione 2020-2023 prevede la sperimentazione di nuovi modelli che consentano alle regioni interessate, previo accordo con i Comuni, ai sensi dell'articolo 15 della Legge 241/1990, di assumere o di attribuire ad altro soggetto, appositamente individuato, i poteri di amministrazione procedente ovvero lo svolgimento di funzioni istruttorie anche ai fini della gestione della conferenza di servizi in relazione a specifiche tipologie di procedimenti.

Le funzioni di autorità procedente e di coordinamento in capo al SUAP ZLS risultano quanto mai essenziali quando le procedure di insediamento riguardino imprese di grandi dimensioni, così come definite della raccomandazione 2003/361/CE e del Decreto del Ministero delle Attività produttive 18 aprile 2005, come dimostrato da un piano economico finanziario asseverato ai sensi dell'articolo 183, comma 9, del Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

Esercizio del potere sostitutivo

Ai fini del celere espletamento delle procedure e per la conclusione in tempi certi, con norma regionale si potrebbe regolare l'esercizio del potere sostitutivo attribuito al dirigente apicale in caso di inerzia perché, entro un termine pari alla metà di quello originariamente previsto, concluda il procedimento attivando le strutture competenti o con la nomina di un commissario. Al riguardo si evidenzia che le pubbliche amministrazioni, infine, sono tenute al risarcimento del danno ingiusto cagionato in conseguenza dell'inosservanza, dolosa o colposa, del termine per la conclusione del procedimento.

Inoltre, si pongono in capo al SUAP ZLS poteri sostitutivi nei confronti dei SUAP territoriali, nei casi di inerzia o di inadempimento che comporti il mancato rispetto dei termini previsti dalla normativa vigente per la conclusione dei procedimenti. Ai fini di tale procedura, la Giunta regionale assegna all'ente inadempiente un congruo termine per adottare i provvedimenti dovuti e decorso inutilmente tale termine il SUAP ZLS, sentito il SUAP inadempiente, adotta le necessarie misure per la conclusione del procedimento in tempi certi.

Termini dei procedimenti

Ai fini delle procedure per gli investimenti relativi all'insediamento di nuove imprese, ed alla gestione di quelle esistenti, è opportuno stabilire in modo tassativo i termini massimi di ciascun procedimento amministrativo relativo alla ZLS, termini plausibili e compatibili alla natura ed alla complessità del procedimento ed inferiori a quelli generali stabiliti con il D.l. 16 luglio 2020, n. 76 (Decreto Semplificazioni). L'individuazione tassativa dei termini massimi di ogni procedimento amministrativo rimanda alle responsabilità in caso di adozione di provvedimento tardivo (favorevole o negativo) o di omissione del provvedimento.

Offerta di servizi dei SUAP territoriali e sostegno alla rete regionale

La Regione Lazio è impegnata a promuovere un'offerta di servizi SUAP omogenea e con un elevato livello di standardizzazione dei contenuti a vantaggio delle imprese, mettendo in campo la componente di *front office* presso tutti i Comuni e valorizzando i servizi erogati dalla piattaforma nazionale "impresainungiorno.gov.it".

Ai fini dell'espletamento delle procedure previste in ambito ZLS per l'insediamento e la gestione delle imprese, il SUAP ZLS svolge, anche attraverso applicativi informatici, attività di supporto e coordinamento dei SUAP territoriali e, a fronte di specifici accordi sottoscritti con gli Enti interessati, può svolgere direttamente i servizi di competenza dei comuni singoli o associati. Questo fermo restando il potere sostitutivo assegnato al SUAP ZLS eventualmente attivato in caso inadempimento circa i termini di esecuzione delle procedure.

Il monitoraggio delle procedure gestite dal SUAP ZLS e dai SUAP territoriali rende disponibili informazioni qualificate utili nel caso la Regione Lazio intenda attivare una banca dati dei procedimenti amministrativi di interesse delle imprese.

Potenziamento Lazio Semplice

Nell'ambito della iniziativa "Lazio Semplice" avviata ai sensi della L.r. n. 7 del 22 ottobre 2018 sono state assunte disposizioni per la semplificazione e lo sviluppo regionale che potrebbero essere utilizzate anche a fini ZLS. Obiettivo dell'iniziativa Lazio Semplice è acquisire, attraverso la pagina *web* dedicata, proposte concrete di semplificazione, di modifica di atti normativi regionali così da favorire la partecipazione dei cittadini e delle imprese alla semplificazione dei processi decisionali, normativi e amministrativi. Entro il 30 giugno di ogni anno la Giunta regionale, approva il programma annuale dell'attività di semplificazione regionale individuando le misure di semplificazione da adottare sulla base delle proposte pervenute via *web*.

Ai fini della ZLS, risulta utile potenziare le funzioni di Lazio Semplice al fine di migliorare l'accessibilità e la reperibilità di tutte le informazioni utili agli operatori economici per ciò che concerne i procedimenti amministrativi regionali e necessarie per la presentazione delle istanze. Il programma annuale potrebbe essere utilizzato come veicolo normativo per assumere nel tempo misure di semplificazione via via più stringenti ed effettivamente calibrate sul fabbisogno delle imprese.

Modulistica standardizzata

In coerenza con quanto stabilito nel Tavolo tecnico sulla semplificazione amministrativa, istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Funzione Pubblica, la Regione

Lazio ha adottato modulistica unificata e standardizzata in materia di SCIA relativa a diverse tipologie di attività e tra questa, il “Modello *standard* per la stipula degli accordi di insediamento e sviluppo delle imprese” approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 514 del 30 luglio 2020 adesso limitato nel periodo di vigenza e destinato ai siti produttivi ad alta intensità di innovazione e ricerca, ma potenziabile anche ai fini ZLS.

Conferenza di servizi veloce ai sensi della Legge 120/2020

Relativamente all'accelerazione delle procedure e alle conferenze di servizi telematiche, assumono rilievo le semplificazioni introdotte dagli artt. 12 e 13 della Legge 120/2020:

- le modifiche all'art. 2 della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e in particolare le misure relative all'inefficacia dei dinieghi tardivi (art. 12) e alla sospensione dei termini in caso di preavviso di diniego;
- la conferenza veloce prevista dall'art. 13 che introduce per l'emergenza una conferenza telematica che si conclude in sessanta giorni o al massimo in novanta giorni nel caso ci siano richieste di modifica al progetto.

Il modello di conferenza veloce, con una riunione telematiche da chiudere in tempi contingentati, oggi destinata ad affrontare l'emergenza sanitaria, potrebbe essere introdotta in modo stabile tra le opzioni procedurali della conferenza di servizi, anche in ambito ZLS.

Giova qui ricordare che, fermi i casi già previsti dalle norme vigenti di autorizzazioni che costituiscono automaticamente variante agli strumenti di pianificazione urbanistica comunale, tutti gli atti autorizzatori per interventi da effettuarsi all'interno della ZLS producono l'effetto di variante agli strumenti urbanistici comunali.

Rappresentante unico di parte regionale nella Conferenza

Il Decreto Semplificazioni all'articolo 17-bis, commi 1 e 3, relativo l'acquisizione di assensi, concerti o nulla osta per l'adozione di provvedimenti normativi e amministrativi da parte di una Pubblica Amministrazione è prevista la formazione del silenzio assenso decorso il termine di trenta giorni dal ricevimento dello schema di provvedimento o di novanta nel caso di amministrazioni preposte alla tutela di interessi sensibili. L'articolo 20, comma 1, stabilisce che nei procedimenti a istanza di parte per il rilascio di provvedimenti amministrativi, esclusa la SCIA, “il silenzio dell'amministrazione competente equivale a provvedimento di accoglimento della domanda” se la stessa amministrazione non comunica all'interessato il provvedimento di diniego ovvero se, entro trenta giorni dalla presentazione dall'istanza, non indice una conferenza di servizi.

In capo alla SUAP ZLS potrebbero esser attestate le funzioni di coordinamento delle strutture amministrative regionali e degli enti strumentali regionali limitatamente allo svolgimento della Conferenza di Servizi Interna Regionale finalizzata alla definizione della posizione unica dell'Amministrazione regionale in seno alle Conferenze di servizi decisorie convocate in forma simultanea e modalità sincrona ai sensi dell'articolo 14-bis, commi 6 e 7 della Legge 7 agosto 1990, n. 241.

Ai sensi del comma 5 del medesimo articolo, la Regione disciplina autonomamente le modalità di individuazione e designazione del rappresentante unico o l'elenco delle amministrazioni riconducibili alla Regione, la cui posizione è espressa dal rappresentante unico.

Al fine di rafforzare l'istituto potrebbe essere Introdotto l'obbligo di un'"attestazione di avvenuta formazione del silenzio-assenso", sostituibile mediante autocertificazione decorsi dieci giorni dalla richiesta, in relazione a tutte le ipotesi in cui è prevista l'operatività del silenzio-assenso, anche ai fini ZLS.

Inoltre, potrebbe essere introdotta la regola per la quale il silenzio-assenso si intende comunque formato, con la sola eccezione dell'ipotesi di dichiarazioni mendaci, col decorso del termine di conclusione del procedimento, indipendentemente dalla completezza della documentazione presentata a corredo dell'istanza, ove l'amministrazione non abbia richiesto integrazioni documentali.

Accordi e convenzioni

Ai sensi dell'articolo 5 del D.l. 91/2017, la Regione Lazio si impegna a promuovere protocolli e accordi con le altre amministrazioni locali e statali e gli enti pubblici regionali interessati per l'individuazione di procedure semplificate e regimi procedurali speciali, per l'accelerazione dei termini procedurali rispetto a procedure ordinarie applicabili.

Allo scopo di disciplinare modalità condivise di collaborazione per lo svolgimento di attività di interesse comune con gli Enti coinvolti nei procedimenti amministrativi di interesse della ZLS, la Regione opererà attraverso specifici accordi da stipulare ai sensi dell'articolo 15 della L. 241/1990.

Gli accordi bilaterali o multilaterali tra la Regione e le altre amministrazioni o enti interessati, potranno riguardare, a titolo esemplificativo: i casi in cui è necessario acquisire pareri autorizzazioni o nulla osta e di quelli per i quali non è richiesto il parere o c'è silenzio significativo; il coordinamento operativo delle prassi amministrative in essere; eventuali sgravi o incentivi di pertinenza degli altri enti che possano rafforzare le misure regionali in materia.

In particolare, alcuni degli accordi che potranno essere promossi e stipulati dalla Regione Lazio riguardano:

- accordo con l'Autorità di Sistema Portuale, Agenzia delle Dogane per armonizzare e coordinare le attività previste per ciascuno degli Sportelli Unici e definire funzioni e responsabilità del SUAP ZLS;
- accordo con i comuni per attività di supporto e coordinamento alla rete dei SUAP territoriali, la regolamentazione dei poteri sostitutivi in capo al SUAP ZLS, l'assenso alle funzioni di autorità procedente per il SUAP ZLS;
- Accordi di Programma interistituzionali per procedura unica di insediamento in ZLS in variante alla pianificazione urbanistica/territoriale vigente;
- accordo con i comuni per la riduzione degli oneri istruttori posti a carico delle imprese che intendono localizzarsi o sono localizzati in area ZLS;
- intesa con Mise ed ICE per programmi di assistenza destinati agli investitori esteri e alle imprese italiane che offrono opportunità di investimento;
- intesa con Unioncamere per attività rivolte all'insediamento delle imprese nella ZLS complementari a quelle dei SUAP e individuare procedure semplificate di avvio dell'attività imprenditoriale;
- accordi con consorzi di sviluppo e aree di sviluppo industriale per il sostegno alle imprese dei settori e delle filiere strategiche.

Oneri istruttori ed amministrativi

Nell'ambito dei procedimenti amministrativi riconducibili alla ZLS, un'ulteriore e specifica iniziativa riguarda la riduzione degli "oneri istruttori", ovvero dei costi finanziari diretti, che derivano dall'obbligo di versare all'autorità pubblica somme di denaro a titolo di diritti, bolli, imposte. Nell'ottica di promozione ed incentivo degli investimenti in area ZLS, la Regione individua tutti gli spazi di possibile riduzione di detti oneri per i procedimenti di propria competenza e promuove, anche attraverso appositi protocolli ed intese, analoghe iniziative da parte degli altri enti interessati. La Giunta regionale, nelle materie di propria competenza e con particolare riferimento alla ZLS, elabora un programma per la misurazione annuale degli oneri amministrativi derivanti da obblighi procedurali e informativi, anche con l'obiettivo di giungere ad una consistente riduzione di tali oneri.

Insieme agli oneri istruttori, la Regione intende contenere anche gli oneri amministrativi relativi ai costi che le imprese sostengono per gli adempimenti a favore delle pubbliche amministrazioni nell'ambito del procedimento amministrativo, compreso qualunque adempimento comportante raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni e documenti alla Pubblica Amministrazione.

Interoperabilità dei sistemi informativi

In tema di armonizzazione, raccordo e coordinamento delle attività in capo agli Sportelli Unici, del SUAP ZLS, dei SUAP territoriali, delle Amministrazioni ed Enti pubblici, un'azione di semplificazione e accelerazione procedurale riguarda la interoperabilità dei sistemi informativi dei soggetti che intervengono nei procedimenti e la messa a regime della gestione integralmente digitale delle procedure per l'avvio, la modifica e la cessazione dell'attività di impresa.

A tale fine, è opportuno identificare un modello strutturato per la raccolta documentale e le comunicazioni tra le amministrazioni, definendo specifici protocolli di interscambio e cooperazione informativa che consentano l'interoperabilità dei sistemi informatici esistenti e la relativa manutenzione evolutiva.

4.5 Pianificazione di misure per l'efficientamento dei servizi portuali e doganali

Sarebbe utile introdurre alcune semplificazioni nelle procedure che riguardano la realizzazione di interventi all'interno delle circoscrizioni territoriali delle AdSP. In particolare, risultano condivisibili dall'AdSP le proposte elaborate dal gruppo di lavoro delegato da Assoporti trasmesso al MIT in data 21 aprile 2020.

Si segnalano, in particolare:

- l'opportunità di precisare che il regime autorizzatorio delle opere portuali non localizzate ai sensi dell'art. 5 della l. n. 84 del 1994, avviene utilizzando la procedura di cui all'art. 27 del D.lgs. n. 50 del 2016;
- l'opportunità di introdurre la regola per cui l'AdSP può apporre il vincolo preordinato all'esproprio funzionale alla realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità quando le stesse non siano previste dal PRP, tramite una apposita modificazione in tal senso dell'art. 5, comma 1-sexies, della L. n. 84 del 1994;
- l'opportunità di semplificare il procedimento di approvazione dell'adeguamento tecnico funzionale, la cui *ratio* è quella di assicurare una certa flessibilità in funzione dei traffici e dell'organizzazione logistico-portuale. Nello specifico, si suggerisce di prevedere l'adozione del

modulo della conferenza nel quale far confluire anche l'acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, così da eliminare lo iato di 45 giorni attualmente previsto dall'art. 5, comma 5, della l. n. 84 del 1994 tra l'adozione della proposta di ATF da parte del Comitato di gestione e il parere del CSLP., concentrando in un'unica sede ogni valutazione al riguardo;

- l'opportunità di prevedere che gli Ambiti portuali, come delimitati dai vigenti piani regolatori portuali, ancorché approvati anteriormente alla L. n. 84/94, sono equiparati alle zone "B" del D.m.1444/1968 ai fini della applicabilità della disciplina di cui all'art. 142, comma 2, del D.lgs. n. 42/2004, escludendo che siano automaticamente di interesse paesaggistico.

5. IDENTIFICAZIONE DELLE AGEVOLAZIONI E DEGLI INCENTIVI ECONOMICI

5.1 Executive Summary

L'articolo 6 del DPCM 12/2018 stabilisce i contenuti del Piano di Sviluppo Strategico ed alla lettera g) prevede che siano indicate "...le agevolazioni ed incentivazioni, senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla Regione, nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge".

Gli articoli 4 e 5 del D.L. n. 91/2017 concorrono a delineare le condizioni finanziarie, economiche ed amministrative per consentire lo sviluppo delle imprese già operanti nell'area ZLS e per favorire l'insediamento di nuove imprese. A tale fine, le nuove imprese e quelle già esistenti, che avviano un programma di attività economico-imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella ZLS, possono usufruire di una serie di agevolazioni subordinate al rispetto di alcune condizioni:

- a) le imprese beneficiarie devono mantenere la loro attività nell'area ZLS per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni, pena la revoca dei benefici concessi e goduti;
- b) le imprese beneficiarie non devono essere in stato di liquidazione o di scioglimento.

Il sistema di sostegno allo sviluppo delle attività economiche della ZLS è costituito dagli strumenti di agevolazione ed incentivazione da distinguere tra:

- il credito di imposta definito e regolato a livello nazionale e la cui operatività è prevista dal D.L. n. 91/2017;
- i programmi e gli strumenti finanziari definiti in sede comunitaria e nazionale potenzialmente attivabili;
- i programmi e gli strumenti regionali di aiuto e finanziamento delle imprese, utilizzabili per la ZLS.

Si presentano nel seguito gli strumenti di sostegno economico alle imprese articolate per soggetto gestore a livello comunitario, nazionale e regionale.



Per ogni strumento, si cercherà di rappresentare un set di informazioni minimo, identificando la natura del supporto, i destinatari, le modalità di accesso, ecc..

Con particolare riferimento agli strumenti regionali, la predisposizione del Piano di Sviluppo Strategico cade in un periodo che si colloca a cavallo tra la programmazione 2014-2020 e quella 2021-2027. L'ultima fase attuativa del periodo di programmazione 2014-2020 è stata caratterizzata dalla riprogrammazione delle giacenze residue avvenuta nel secondo semestre del 2020 a favore di interventi di contenimento delle crisi pandemica, nell'ambito delle iniziative della Commissione europea denominata *Coronavirus Response Initiative Investment* (CRII e CRII+). Questa circostanza non consente di considerare attivabili sovvenzioni per le imprese della ZLS a valere su risorse della Politica di Coesione 2014-2020. Tuttavia, il documento sviluppa un approfondimento circa le priorità di intervento del 2014-2020 della Regione Lazio, desumibili dall'analisi degli avvisi emessi che, in ragione dei settori di intervento e dei beneficiari, potrebbero rappresentare un riferimento per la programmazione degli investimenti della ZLS nel periodo 2021-2027.

Il capitolo presenta, infine, una proposta di aggregazione tra gli strumenti censiti e le finalità di sviluppo della ZLS in termini di localizzazione e supporto al contesto produttivo, provando ad associare gli incentivi in via preferenziale e dunque a suggerire un possibile gradiente con cui promuovere politiche di sostegno focalizzate.

5.2 Le sovvenzioni per la ZLS nella programmazione dei fondi strutturali 2021-2027

I Regolamenti attuativi

Di seguito, si descrive l'alberatura dei nuovi Programmi Operativi, con eccezione dell'Obiettivo di *Policy 5* "Un'Europa più vicina ai cittadini attraverso la promozione di uno sviluppo sostenibile e integrato di tutti i tipi di territorio e delle iniziative locali" relativo alla programmazione dell'Agenda Urbana e delle Aree Interne che si reputano non attinenti ai processi di programmazione in ambito ZLS.

Di seguito, per ognuno degli Obiettivi di *Policy*, si dettagliano gli Obiettivi Specifici pertinenti alle ZLS.

Per l'Obiettivo di *Policy 1* "Un'Europa più competitiva e intelligente attraverso la promozione di una trasformazione economica innovativa e intelligente e della connettività regionale alle TIC", gli Obiettivi Specifici (OS) pertinenti sono:

- OS 1. Sviluppare e rafforzare le capacità di ricerca e di innovazione e l'introduzione di tecnologie avanzate;
- OS 2. Permettere ai cittadini, alle imprese, alle organizzazioni di ricerca e alle autorità pubbliche di cogliere i vantaggi della digitalizzazione;
- OS 3. Rafforzare la crescita sostenibile e la competitività delle PMI e la creazione di posti di lavoro nelle PMI, anche grazie agli investimenti produttivi;
- OS 4. Sviluppare le competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale e l'imprenditorialità;
- OS 5. Rafforzare la connettività digitale.

I campi di intervento⁶³ di interesse della ZLS che potranno essere sviluppati in sede di programmazione e attuazione del PO FESR 2021-2027 riguardano:

- per l'OS1 - Sviluppare e rafforzare le capacità di ricerca e di innovazione e l'introduzione di tecnologie avanzate - (i) investimenti in capitale fisso connessi alle attività di ricerca e innovazione (microimprese, piccole e medie imprese, centri di ricerca pubblici, centri di ricerca privati); (ii) investimenti in beni immateriali (microimprese, piccole e medie imprese, centri di ricerca pubblici, centri di ricerca privati); (iii) attività di ricerca e innovazione, comprese le attività in rete (microimprese, piccole e medie imprese, centri di ricerca pubblici, centri di ricerca privati); (iv) incubazione, sostegno a *spin off*, *spin out* e *start-up*; (v) sostegno ai poli di innovazione, anche tra imprese, organismi di ricerca e autorità pubbliche e reti di imprese a beneficio principalmente delle PMI; (vi) processi di innovazione nelle PMI (processi, organizzazione, *marketing*, co-creazione, innovazione guidata dall'utente e dalla domanda); (vii) trasferimento di tecnologie e cooperazione tra le imprese, i centri di ricerca e il settore dell'istruzione superiore; (viii) processi di ricerca e di innovazione, trasferimento di tecnologie e cooperazione tra imprese, centri di ricerca e università, incentrati sull'economia a basse emissioni di carbonio, sulla resilienza e sull'adattamento ai cambiamenti climatici; (ix) processi di ricerca e innovazione, trasferimento di tecnologie e cooperazione tra imprese incentrate sull'economia circolare.
- Per l'OS 2 - Permettere ai cittadini, alle imprese, alle organizzazioni di ricerca e alle autorità pubbliche di cogliere i vantaggi della digitalizzazione - (i) digitalizzazione delle PMI (compreso il commercio elettronico, l'*e-business* e i processi aziendali in rete, i poli di innovazione digitale, i laboratori viventi, gli imprenditori del *web*, le *start-up* nel settore delle TIC e il B2B); (ii) soluzioni TIC, servizi elettronici, applicazioni per l'amministrazione; (iii) applicazioni e servizi e informatici per le competenze digitali e l'inclusione digitale; (iv) applicazioni e servizi di sanità elettronica (compresi l'*e-Care*, Internet delle cose per l'attività fisica, domotica per categorie deboli).
- Per l'OS 3 - Rafforzare la crescita sostenibile e la competitività delle PMI e la creazione di posti di lavoro nelle PMI, anche grazie agli investimenti produttivi - (i) infrastrutture commerciali per le PMI (compresi i parchi e i siti industriali); (ii) sviluppo dell'attività delle PMI e internazionalizzazione, compresi gli investimenti produttivi; (iii) servizi avanzati di sostegno alle PMI e a gruppi di PMI (compresi i servizi di gestione, *marketing* e progettazione); (iv) incubazione, sostegno a *spin off*, *spin out* e *start-up*.
- Per l'OS 4 - Sviluppare le competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale e l'imprenditorialità - (i) sviluppo di competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale, l'imprenditorialità e l'adattabilità delle imprese ai cambiamenti.
- Per l'OS 5 - Rafforzare la connettività digitale - (i) reti ad altissima capacità.

Per l'Obiettivo di *Policy 2* "Un'Europa resiliente, più verde e a basse emissioni di carbonio ma in transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio attraverso la promozione di una transizione verso un'energia pulita ed equa, di investimenti verdi e blu, dell'economia circolare, dell'adattamento ai cambiamenti climatici e della loro mitigazione, della gestione e prevenzione dei rischi nonché della mobilità urbana sostenibile", gli Obiettivi Specifici (OS) pertinenti sono:

- OS 1. Promuovere l'efficienza energetica e ridurre le emissioni di gas a effetto serra;
- OS 3. Sviluppare sistemi, reti e impianti di stoccaggio energetici intelligenti al di fuori della rete transeuropea dell'energia (RTE-E);

⁶³ Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021 recante disposizioni comuni, Allegato I.

- OS 6. Promuovere la transizione verso un'economia circolare ed efficiente sotto il profilo delle risorse.

Per ciò che concerne l'OP 2, i campi di intervento di interesse della ZLS che potranno essere sviluppati in sede di programmazione e attuazione del PO FESR 2021-2027 riguardano:

- per l'OS 1 - Promuovere l'efficienza energetica e ridurre le emissioni di gas a effetto serra - (i) efficienza energetica e progetti dimostrativi nelle PMI e misure di sostegno; (ii) sostegno ai soggetti che forniscono servizi che contribuiscono all'economia a basse emissioni di carbonio e alla resilienza ai cambiamenti climatici, comprese le misure di sensibilizzazione.
- Per l'OS 3 - Sviluppare sistemi, reti e impianti di stoccaggio energetici intelligenti al di fuori della rete transeuropea dell'energia (RTE-E) - (i) sistemi di distribuzione di energia intelligenti (comprese le reti intelligenti e i sistemi TIC) e relativo stoccaggio; (ii) cogenerazione ad alto rendimento, teleriscaldamento e teleraffreddamento.
- Per l'OS 6 - Promuovere la transizione verso un'economia circolare ed efficiente sotto il profilo delle risorse - (i) promozione dell'impiego di materiali riciclati come materie prime; (ii) sostegno ai processi di produzione rispettosi dell'ambiente e all'efficienza delle risorse nelle PMI.

Per l'Obiettivo di *Policy* 3 "Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità", gli Obiettivi Specifici (OS) pertinenti sono:

- OS 1. Sviluppare una rete TEN-T intermodale, sicura, intelligente, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile;
- OS 2. Sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, incluso il miglioramento dell'accesso alla rete TEN-T e alla mobilità transfrontaliera.

Per ciò che concerne l'OP 3, i campi di intervento di interesse della ZLS che potranno essere sviluppati in sede di programmazione e attuazione del PO FESR 2021-2027 riguardano:

- per l'OS 1 - Sviluppare una rete TEN-T intermodale, sicura, intelligente, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile - (i) collegamenti stradali secondari alle reti e ai nodi stradali TEN-T di nuova costruzione; (ii) altre strade di accesso nazionali, regionali e locali di nuova costruzione o ristrutturate.
- Per l'OS 2 - Sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, incluso il miglioramento dell'accesso alla rete TEN-T e alla mobilità transfrontaliera - (i) digitalizzazione dei trasporti, (ii) trasporto multimodale (TEN-T), (iii) trasporto multimodale (non urbano), (iv) porti marittimi (TEN-T).

Per l'Obiettivo di *Policy* 4 "Un'Europa più sociale e inclusiva, attraverso l'attuazione del pilastro europeo dei diritti sociali" l'Obiettivo Specifico (OS) pertinente è

- OS 1. Rafforzare l'efficacia e l'inclusività dei mercati del lavoro e l'accesso a un'occupazione di qualità, mediante lo sviluppo delle infrastrutture sociali e la promozione dell'economia sociale.

Per ciò che concerne l'OP 4, i campi di intervento di interesse della ZLS che potranno essere sviluppati in sede di programmazione e attuazione del PO FESR 2021-2027 riguardano:

- per OS 1 - Rafforzare l'efficacia e l'inclusività dei mercati del lavoro e l'accesso a un'occupazione di qualità, mediante lo sviluppo delle infrastrutture sociali e la promozione dell'economia

sociale - (i) misure volte a migliorare l'accesso all'occupazione; (ii) sostegno specifico per l'occupazione giovanile e l'integrazione socio-economica dei giovani.

Accordo di Partenariato 2021-2027

I contenuti dell'Accordo di Partenariato 2021-2027, inviato in via informale agli Uffici della Commissione Europea in data 28 settembre 2021, rappresentano un riferimento rilevante ai fini del sistema di incentivi di cui potranno beneficiare le imprese insediate in aree ZLS nel periodo di Programmazione 2021-2027.

Gli aspetti di carattere generale e trasversale riguardano:

- l'esigenza di semplificare le modalità di intervento delle politiche per la ricerca, l'innovazione e la competitività allo scopo di agevolarne la fruibilità da parte delle imprese, rappresenta un obiettivo delle amministrazioni centrali e regionali;
- la necessità di valorizzare l'esperienza maturata nel 2014-2020, adottando procedure già rodute, valorizzando gli apprendimenti già accumulati e riducendo i ritardi che si accumulano nelle fasi iniziali della programmazione;
- l'opportunità offerta dalla stabilità nel tempo di alcuni strumenti che consentirebbe di legare la programmazione delle risorse nazionali per la coesione a quelle di origine comunitaria all'interno di un unico circuito, rendendo la spesa più fluida.

Di seguito è proposto l'approfondimento degli esiti partenariali limitatamente agli Obiettivi Specifici che ricadono nell'ambito dell'Obiettivo di *Policy* 1, quello relativo alla ricerca, competitività e innovazione delle imprese e più direttamente collegato ai potenziali interventi in aree ZLS.

Relativamente all'OS 1 nel periodo 2021-2027, è necessario continuare gli sforzi per incentivare i collegamenti tra il sistema delle imprese e gli organismi di ricerca, sostenendo una maggiore capacità di ricerca, innovazione, sviluppo e trasferimento tecnologico.

Per quanto concerne l'OS 2 nel 2021-2027, assume priorità agire sul fronte della qualità e della copertura dei servizi digitali dei servizi di connessione alla rete, oltre che rafforzare la digitalizzazione dei cicli produttivi, tutte condizioni abilitanti per la competitività delle imprese e lo sviluppo dei territori. Sulla base di alcune esperienze condotte, si ritiene che semplici misure di incentivazione, per l'acquisto di servizi avanzati, possano rispondere alle esigenze delle imprese più piccole e meno attrezzate in questo campo.

In relazione all'OS 3 nel 2021-2027, si punta ad un ampio utilizzo degli strumenti finanziari, ritagliandoli sulle esigenze delle PMI per rafforzarne l'efficacia. Gli strumenti finanziari hanno la capacità di mobilitare risorse private, la sostenibilità nel tempo che si realizza attraverso la qualità dei progetti d'investimento. Particolare attenzione è riservata nell'Accordo agli interventi infrastrutturali e di digitalizzazione.

Per l'OS 4 nel 2021-2027, le politiche per l'innovazione d'impresa e la transizione industriale devono essere sostenute rendendo disponibile personale competente. Tali figure nascono in larga parte nel mondo universitario e negli ITS orientati alle esigenze tecnologiche del territorio.

5.3 Il credito di imposta e gli aiuti di Stato

5.3.1 Il credito di imposta

Nell'ambito delle agevolazioni operanti per espressa previsione della normativa nazionale rientra il credito d'imposta. Con tale espressione si fa genericamente riferimento a quella categoria di crediti del contribuente verso l'ente impositore che derivano da versamenti non indebiti.

Ai sensi dell'art. 5 del D.l. n. 91/2017, il credito d'imposta di cui all'art. 1, commi 98 e seguenti, della Legge 28 dicembre 2015, n. 208, è commisurato, in relazione agli investimenti effettuati nelle ZLS⁶⁴, alla quota del costo complessivo dei beni acquisiti entro il 31 dicembre 2022⁶⁵ nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento di 50 milioni di euro. L'art. 57 del D.l. 77/2021, convertito in legge con la L. 29 luglio 2021, n. 108, interviene sul D.l. 91/2017, modificando perimetro ed entità del credito di imposta. In particolare, si sostituisce il comma 2, in materia di benefici fiscali per gli investimenti nelle ZES:

- aumentando da 50 milioni a 100 milioni di euro il limite massimo, per ciascun progetto di investimento, a cui viene commisurato il credito d'imposta previsto;
- estendendo il credito d'imposta all'acquisto di immobili strumentali agli investimenti, anche mediante contratti di locazione finanziaria.

La L. n. 208/2015 (Legge di stabilità 2016) alla quale si riferisce la Legge istitutiva delle ZES ha introdotto un credito d'imposta per progetti di investimento destinati a strutture produttive ubicate nelle regioni del Mezzogiorno (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia) e quindi non applicabile alle ZLS del Centro-Nord. Al fine di armonizzare la legislazione destinata alle ZLS del Centro Nord e alla ZES del Mezzogiorno, il legislatore con L. n. 160/2019 ha modificati commi 61, 62, 63, 64 e 65 dell'articolo 1 della Legge 205/2017, ed in particolare per il comma 64 ha stabilito che "Le nuove imprese e quelle già esistenti che operano nella Zona logistica semplificata fruiscono delle agevolazioni e semplificazioni di cui all'articolo 5, commi 1, 2, limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, 2-bis, 3, 4 e 6 del Decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla Legge 3 agosto 2017, n. 123".

Per la ZLS, i contributi erogati con il credito di imposta sono concessi, secondo quanto previsto dal Regolamento UE 651/2014, per progetti di investimento iniziali rispetto a una nuova attività⁶⁶ o di

⁶⁴ Nella norma si fa riferimento alle ZES, ma per estensione delle disposizioni si applica anche alle ZLS.

⁶⁵ Come modificato dall'articolo 1, commi 218, 316 e 319, della Legge n. 160 del 2019 (Legge di bilancio 2020).

⁶⁶ Regolamento n. 651/2014 del 27 giugno 2014, articolo 2

49) «investimento iniziale»:

a) un investimento in attivi materiali e immateriali relativo alla creazione di un nuovo stabilimento, all'ampliamento della capacità di uno stabilimento esistente, alla diversificazione della produzione di uno stabilimento per ottenere prodotti mai fabbricati precedentemente o a un cambiamento fondamentale del processo produttivo complessivo di uno stabilimento esistente;

b) l'acquisizione di attivi appartenenti a uno stabilimento che sia stato chiuso o che sarebbe stato chiuso senza tale acquisizione e sia acquistato da un investitore che non ha relazioni con il venditore. Non rientra nella definizione la semplice acquisizione di quote di un'impresa;

50) «attività uguali o simili»: attività che rientrano nella stessa classe (codice numerico a quattro cifre) della classificazione statistica delle attività economiche NACE Rev. 2 di cui al Regolamento (CE) n. 1893/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che definisce la classificazione statistica delle attività economiche NACE Revisione 2 e modifica il Regolamento (CEE) n. 3037/90 del Consiglio nonché alcuni regolamenti (CE) relativi a settori statistici specifici.

51) «investimento iniziale a favore di una nuova attività economica»:

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

natura incrementale rispetto all'esistente eseguiti da piccole, medie e grandi imprese esistenti o che si insediano nelle aree assistite ammesse alle deroghe agli aiuti di Stato e come definite nella Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale.

Nelle aree "zona c" della Carta degli aiuti a finalità regionale del Lazio (vedi seguito) l'intensità massima di aiuto è la seguente:

grandi aziende	medie aziende	piccole aziende
10%	20%	30%

Il credito di imposta è concesso:

- per le PMI, per qualsiasi forma di investimento;
- per le grandi aziende, solo per investimenti a favore di una nuova attività economica (se si tratta di un'azienda già esistente nel sito, l'investimento deve prevedere una diversificazione dell'attività – diverso ATECO).

Sono ammissibili i costi per investimenti materiali e immateriali utilizzabili nello stabilimento beneficiario del credito di imposta, ubicato nella zona delle ZLS⁶⁷. Sono sempre esclusi dai benefici le imprese che si trovino in difficoltà finanziaria secondo la definizione adottata dalla Commissione Europea⁶⁸ o che operino nei settori:

- dell'industria siderurgica;
- dell'industria carbonifera;
- della costruzione navale;
- delle fibre sintetiche;
- dei trasporti e delle relative infrastrutture;
- della produzione e della distribuzione di energia e delle infrastrutture energetiche;
- dei settori creditizio, finanziario e assicurativo.

Per le imprese attive nel settore della produzione primaria di prodotti agricoli, nel settore della pesca e dell'acquacoltura e nel settore della trasformazione e della commercializzazione di prodotti agricoli e della pesca e dell'acquacoltura, che effettuano l'acquisizione di beni strumentali nuovi, gli aiuti sono concessi nei limiti e alle condizioni previsti dalla normativa europea in materia di aiuti di Stato nei settori agricolo, forestale e delle zone rurali e ittico⁶⁹.

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

⁶⁷ Legge 28 dicembre 2015, n. 208, articolo 1, comma 99. Per le finalità (di attribuzione del credito di imposta), sono agevolabili gli investimenti, facenti parte di un progetto di investimento iniziale relativi all'acquisto, anche mediante contratti di locazione finanziaria, di macchinari, impianti e attrezzature varie destinati a strutture produttive già esistenti o che vengono impiantate nel territorio.

⁶⁸ Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà" di cui alla comunicazione della Commissione europea 2014/C 249/01 del 31 luglio 2014).

⁶⁹ L'articolo 1, commi da 98 a 108, della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Legge di Stabilità 2016) come citato nella Circolare n. 12 /E de 13 aprile /2017.

Per usufruire del credito di imposta, le imprese che effettuano gli investimenti nelle aree ZLS dovranno comunicare tale investimento all'Agenzia delle Entrate e al Comitato di indirizzo della ZLS che ne verificherà il programma di realizzazione in conformità con il Piano di Sviluppo Strategico.

Il beneficiario può utilizzare il credito d'imposta maturato solo in compensazione ai sensi dell'art. 17 del D.lgs. n. 241/1997, presentando il modello F24 per via telematica all'Agenzia delle entrate.

5.3.2 Gli aiuti di Stato a finalità regionale

L'articolo 107, paragrafo 3, lettere a) e c) del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (T.F.U.E.), stabilisce che la Commissione può considerare compatibili con il mercato interno gli aiuti di Stato (incentivi e finanziamenti) destinati alle imprese, per sostenere lo sviluppo economico di determinate zone svantaggiate.

In base agli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020⁷⁰, sono state disciplinate per il periodo 2014-2020 sia le condizioni per le quali gli aiuti a finalità regionale possono essere ritenuti compatibili con il mercato interno sia i criteri per individuare le zone svantaggiate. Tali zone sono state identificate in una Carta degli Aiuti a Finalità Regionale che lo Stato membro ha notificato a suo tempo alla Commissione Europea per l'approvazione.

I comuni del Lazio classificati come zone svantaggiate e indicati ai sensi del Regolamento in parola "area c non predefinita" sono⁷¹:

- zona 1, Viterbo: Acquapendente; Bolsena; Monte Romano; Montefiascone; San Lorenzo Nuovo; Tarquinia; Viterbo (in parte);
- zona 2, Rieti: (Ceramica) Castel Sant'Elia; Civita Castellana; Corchiano; Fabrica di Roma; Gallese; Nepi; Orte; (Sabina) Cantalupo in Sabina; Casperia; Collevicchio; Forano; Magliano Sabina; Montasola; Montebuono; Poggio Catino; Roccantica; Selci; Stimigliano; Tarano; Torri in Sabina; Vacone; (Rieti) Cittaducale; Greccio; Rieti; (Monti Reatini) Accumoli; Amatrice; Borbona; Cantalice; Cittareale; Leonessa; Micigliano; Posta; Rieti;
- zona 3, Frosinone: Anagni; Ceccano; Ferentino; Frosinone (in parte);
- zona 4, Cassino: Cassino; Castelforte; Minturno; Piedimonte San Germano; San Vittore del Lazio; Sant'Ambrogio; Sant'Andrea del Garigliano; Sant'Apollinare; Santi Cosma e Damiano; Villa Santa Lucia;
- zona 5, Ponza e Ventotene: Ponza; Ventotene.

Aiuti in *de minimis*

Il Regolamento vigente che disciplina gli aiuti in *de minimis*⁷² nei settori diversi dalla produzione primaria di prodotti agricoli, nel settore della pesca e dell'acquacoltura, stabilisce che l'aiuto è concesso sotto forma di contributo a fondo perduto, prestito agevolato o garanzia e l'ammontare massimo del contributo è di 200.000 euro per ciascuna impresa, per un periodo di tre anni.

⁷⁰ Comunicazione della Commissione europea 2013/C 209/01.

⁷¹ DGR n. 476 del 17 luglio 2014 "Carta degli Aiuti a Finalità Regionale. Individuazione delle zone del Lazio ammesse a beneficiare della deroga di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c) del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea.

⁷² Regolamento (UE) N. 1407/2013 della Commissione del 18 dicembre 2013 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti *de minimis* (G.U. L 352, 24.12.2013).

Gli aiuti in *de minimis* non sono cumulabili con altri aiuti di Stato concessi per gli stessi costi ammissibili o con aiuti di Stato relativi alla stessa misura di finanziamento del rischio se tale cumulo comporta il superamento dell'intensità di aiuto o dell'importo di aiuto più elevati fissati in un Regolamento d'esenzione per categoria o in una decisione adottata dalla Commissione.

Aiuti in esenzione

Il Regolamento vigente che disciplina gli aiuti in esenzione⁷³ nei settori diversi dalla produzione primaria di prodotti agricoli, nel settore della pesca e dell'acquacoltura stabilisce che l'aiuto è concesso sotto forma di contributo a fondo perduto, prestito agevolato o garanzia ed il contributo richiesto da ciascun beneficiario deve rispettare le intensità di aiuto e i costi ammissibili previsti.

Gli aiuti in esenzione non possono essere cumulati con aiuti in *de minimis* relativamente agli stessi costi ammissibili se tale cumulo porta a un'intensità di aiuto superiore ai livelli stabiliti o con altri aiuti in esenzione che insistono sui medesimi costi sempre nei limiti dell'intensità di aiuto prevista.

5.4 Le agevolazioni doganali

Nell'ambito delle misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale introdotte dal D.L. n. 76 del 16 luglio 2020 (c.d. decreto Semplificazioni), sono state introdotte alcune semplificazioni al quadro normativo applicabile alle ZLS e tra queste la possibilità di istituire delle zone franche doganali intercluse, ai sensi degli artt. 243 e ss. del Codice doganale dell'Unione (CDU, istituito dal Reg. UE n. 952/2013, del 9 ottobre 2013) e dei correlati regolamenti delegati e di esecuzione.

La lettura combinata delle disposizioni in materia, fa presumere che la perimetrazione delle zone franche doganali debba essere approvata con determinazione del Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, da adottare entro sessanta giorni dalla proposta⁷⁴.

“Dal punto di vista doganale, i vantaggi per le imprese consistono nella velocizzazione delle procedure e nelle agevolazioni doganali di natura sospensiva riguardanti, ad esempio, i dazi e l'IVA. Nel caso ad esempio di merci importate da Stati extra UE, fino al trasferimento della merce dall'area speciale verso un qualsiasi Stato UE (compreso quello nel cui territorio è situata la ZLS), il pagamento dei dazi all'importazione, delle tasse e delle misure di politica commerciale è sospeso mediante il vincolo della merce al regime di transito: dal momento dell'immissione in libera pratica in un determinato Paese membro, si applica l'obbligo del pagamento dei dazi, dell'IVA per destinazione (se la merce è introdotta per la prima volta in un Paese UE) e degli altri diritti fino a quel momento sospesi, pur se, come avviene in alcuni Paesi, con l'ulteriore agevolazione del differimento della loro riscossione dopo sei mesi, ad un tasso di interesse annuo ridotto. Il Codice Doganale dell'Unione (Reg. UE n. 952/2013 del 9 ottobre 2013) ha fatto venir meno la distinzione tra 'zone franche del tipo di controllo I' e 'zone franche del tipo di controllo II' e, pertanto, il nuovo assetto regolamentare fa sì che esclusivamente con Legge nazionale ciascun Paese membro possa designare come zone franche doganali (eventualmente istituite all'interno di ZLS) alcune porzioni del territorio doganale

⁷³ Regolamento (UE) N. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014 che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (G.U. L 187, 26.6.2014).

⁷⁴ La nuova formulazione dell'art. 5, comma 1, lett. a-sexies) del D.L. n. 91/2017 a seguito della entrata in vigore del D.L. Semplificazioni, stabilisce l'obbligo di determinazione da parte dell'Agenzia delle Dogane, collegandolo ai piani di sviluppo strategico presentati nel 2019.

dell'Unione Europea, stabilendone la delimitazione geografica e regolamentandone i punti di entrata e uscita"⁷⁵. A tale proposito, l'Amministrazione regionale intende avviare un'interlocazione con l'Agenzia per le dogane per stabilire i criteri di perimetrazione della zona doganale franca interclusa e definire le modalità di attivazione e gestione.

Come anche dichiarato dal documento programmatico "La Zona Logistica Semplificata del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale" di giugno 2020, l'istituzione di una zona franca aiuterebbe quindi le aziende insediate in una Zona Speciale a inserirsi meglio nelle catene globali del valore, rendendo più vantaggioso sia l'*import* di materie prime e componentistica provenienti da *partner extra-europei*, sia l'*export* di prodotti finiti o semilavorati. In particolare, l'istituzione di una zona franca doganale favorirebbe la promozione dello sviluppo economico nelle ZLS attraverso quei benefici tributari finalizzati ad attrarre investimenti esteri e rilanciare l'economia locale. L'istituzione delle zone franche consentirebbe di ottenere un duplice risultato: da un lato si assisterebbe all'ampliamento del commercio internazionale e si favorirebbe l'insediamento delle aziende nel territorio franco, dall'altro lato si agevolerebbe un'attività di controllo sul flusso di merci in entrata e in uscita.

5.5 Gli strumenti di promozione territoriale delle imprese

5.5.1 Contratti di sviluppo

Il Contratto di sviluppo, introdotto nell'ordinamento dall'articolo 43 del D.l. 25 giugno 2008, n. 112, ed operativo dal 2011, può rappresentare per la ZLS il principale strumento agevolativo dedicato al sostegno di programmi di investimento produttivi strategici ed innovativi di grandi dimensioni per rafforzare la struttura produttiva dei territori attraendo anche investimenti esteri.

I programmi di sviluppo possono essere realizzati anche mediante il ricorso al contratto di rete realizzati e possono includere anche programmi di ricerca, sviluppo ed innovazione strettamente connessi e funzionali tra di loro.

La gestione dei contratti di sviluppo è affidata all'Agenzia Nazionale per l'Attrazione degli Investimenti e lo Sviluppo d'Impresa S.p.A. – Invitalia che opera sotto le direttive ed il controllo del Ministero dello Sviluppo Economico.

I soggetti coinvolti nel contratto di sviluppo sono l'impresa che promuove il programma di sviluppo (soggetto proponente) responsabile della coerenza tecnica ed economica delle azioni perviste, le eventuali altre imprese che realizzano progetti di investimento nell'ambito del programma (imprese aderenti) ed i soggetti partecipanti agli eventuali progetti di ricerca, sviluppo e innovazione.

Con Legge di bilancio 2021, al fine di sostenere il settore del turismo, promuovendo la realizzazione di programmi in grado di ridurre il divario socioeconomico tra le aree territoriali del Paese e di contribuire ad un utilizzo efficiente del patrimonio immobiliare nazionale, nonché di favorire la crescita della catena economica e l'integrazione settoriale, la disciplina per l'accesso ai contratti di sviluppo di cui all'articolo 3, comma 4-bis, del Decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98, è stata modificata: la soglia di accesso ai contratti di sviluppo, pari a 20 milioni di euro, è ridotta a 7,5 milioni di euro per i programmi di investimento che prevedono interventi da realizzare nelle aree interne del Paese, ovvero il recupero e la

⁷⁵ "Le Zone Economiche Speciali: una straordinaria opportunità per il rilancio dell'economia in Italia", par. II - Le agevolazioni doganali e gli incentivi fiscali. 2017, Maurizio D'Amico.

riqualificazione di strutture edilizie dismesse. Per i medesimi programmi, l'importo minimo dei progetti d'investimento del proponente è conseguentemente ridotto a 3 milioni di euro.

Le agevolazioni sono concesse, nei limiti delle vigenti norme in materia di aiuti di Stato, nelle seguenti forme, anche in combinazione tra loro: a) finanziamento agevolato, nei limiti del 75% delle spese ammissibili; b) contributo in conto interessi; c) contributo in conto impianti; d) contributo diretto alla spesa. L'entità delle agevolazioni è determinata, sulla base della tipologia di progetto, dalla localizzazione dell'iniziativa e dalla dimensione di impresa, fermo restando che l'ammontare e la forma dei contributi concedibili vengono definiti nell'ambito della fase di negoziazione. Dalla data di ammissione alle agevolazioni, i programmi di sviluppo devono essere avviati entro il termine massimo di sei mesi e devono essere conclusi entro trentasei mesi, fatti salvi tempi eventualmente più ristretti.

Nell'ambito di questo strumento nel 2020, il MISE ha messo a disposizione 100 milioni di euro per programmi di sviluppo finalizzati ad aumentare la competitività delle imprese produttrici di beni e servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto.

Nel 2018, la Regione Lazio ha deliberato il co-finanziamento di due contratti di sviluppo proposti da altrettante aziende con risorse del PO FESR 2014-2020:

- HITACHI RAIL ITALY S.p.A. – (Cassino). Azienda Multinazionale settore ferroviario;
- BSP PHARMACEUTICALS S.p.A. – (Latina). Azienda del settore chimico-farmaceutico.

5.5.2 Accordi per l'innovazione

Tra gli incentivi previsti nel Piano impresa 4.0, vi sono anche gli Accordi per l'Innovazione, che consistono in un contributo alla spesa o in un finanziamento agevolato per le attività di ricerca industriale e di sviluppo sperimentale. Queste attività devono avere come obiettivo la realizzazione di nuovi prodotti, processi o servizi o conseguire un notevole miglioramento di prodotti, processi o servizi esistenti, attraverso precise tecnologie.

Tale agevolazione può essere richiesta da un'impresa, di qualsiasi dimensione, con almeno due bilanci approvati, che eserciti attività industriali, agroindustriali, artigiane o di servizi all'industria (attività di cui all'art. 2195 del Codice Civile, numeri 1, 3 e 5), nonché attività di ricerca.

Gli Accordi per l'innovazione possono essere di due tipologie:

- contributo spesa: ossia un contributo diretto alla spesa per una percentuale minima pari al 20% dei costi e delle spese ammissibili (a cui si può aggiungere una quota variabile definita in relazione alle risorse finanziarie regionali disponibili);
- finanziamento agevolato: nel caso in cui sia previsto dall'Accordo, nel limite del 20% dei costi e delle spese ammissibili (a cui si può aggiungere una quota variabile definita in relazione alle risorse finanziarie regionali disponibili).

Le imprese proponenti possono presentare progetti anche in forma congiunta tra loro e/o con organismi di ricerca, fino a un numero massimo di cinque co-proponenti. In tali casi, i progetti devono essere realizzati mediante il ricorso allo strumento del contratto di rete o ad altre forme contrattuali di collaborazione quali, ad esempio, l'accordo di partenariato e il consorzio. Nel caso di progetti congiunti, si deve prevedere che ciascun proponente sostenga almeno il 10% dei costi

complessivi ammissibili, se di grande dimensione, e almeno il 5% in tutti gli altri casi. I progetti presentati devono riguardare attività di ricerca industriale e di sviluppo sperimentale finalizzati alla realizzazione di servizi, processi o prodotti o al notevole miglioramento degli stessi.

Inoltre, i progetti di ricerca e sviluppo devono: prevedere spese e costi ammissibili non inferiori a 5 milioni di euro e non superiori a 40 milioni di euro; avere una durata non superiore a trentasei mesi; essere avviati successivamente alla presentazione della proposta progettuale al Ministero dello Sviluppo Economico.

Con la Legge di bilancio 2021, si prevede che per il finanziamento degli interventi di cui al Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 24 maggio 2017, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 192 del 18 agosto 2017, destinati allo strumento agevolativo degli accordi per l'innovazione, la dotazione del Fondo per la crescita sostenibile, di cui all'articolo 23 del Decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla Legge 7 agosto 2012, n. 134, è incrementata di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2035.

Nel 2018, la Regione Lazio ha deliberato il co-finanziamento di otto Accordi per l'Innovazione proposti da altrettante aziende con risorse del PO FESR 2014-2020:

- ABB S.p.a. – (Frosinone e Santa Palomba). Azienda Multinazionale del settore delle tecnologie per l'energia e l'automazione;
- BRIDGESTONE. – (Roma e Aprilia);
- AMARENA GROUP S.r.l. – (Roma) Azienda del settore servizi (in particolare Comunicazione e *Marketing*);
- 3WLAB S.r.l. (capofila) – (Roma) Due aziende proponenti, una del settore ICT e l'altra di servizi per la ristorazione;
- JLT ITALIA S.r.l. – (Roma). Azienda del settore servizi, ICT applicato al turismo;
- GYALA S.r.l. – (Roma). Azienda del settore della *Cyber Security*;
- BEAMIT SPACE S.r.l (capofila) – (Roma). Due PMI, un Consorzio di ricerca e una Fondazione;
- Sistemica Sp.A – (Roma). Azienda specializzata nello sviluppo di *software* per sistemi spaziali, telecomunicazioni, Pubblica Amministrazione e sanità.

Inoltre, nel 2020, la Regione Lazio ha sottoscritto ulteriori quattro Accordi per l'Innovazione promossi dal MISE che riguardano:

- tecnologie per lo *screening* 2.0 dei tumori presentato da Exosomics Siena Spa, da realizzare nei siti produttivi nel Lazio e in Toscana;
- tecnologie per l'integrazione della genomica con parametri biochimici ed ecografici per la predizione del fallimento ovarico precoce presentato da Merck Serono Spa, da realizzare nei siti produttivi nel Lazio e in Puglia;
- tecnologie medicali innovative per prevenire le fratture presentato da Echolight Spa, da realizzare nei siti produttivi nel Lazio e in Puglia;
- una famiglia di elettromandri innovativi basati sul concetto di *Zero Defect Manufacturing* presentato da HSD Spa, da realizzare nei siti produttivi nel Lazio, Marche e Umbria.

5.6 Le opportunità per le imprese

Il quadro agevolativo fa riferimento al sistema più generale degli incentivi, includendo anche quelli di matrice nazionale cofinanziati con risorse regionali, in modo da poter massimizzare il risultato, anche al di là delle risorse regionali già disponibili. L'architettura agevolativa è verticale sulle imprese che gestiscono attività economica *"port related"* ed è strutturata in modo da poter soddisfare una domanda eterogenea in termini di: dimensione dell'investimento; settore di attività; tipologia di investitore; progetto e carattere dell'iniziativa. Gli incentivi saranno prioritariamente mirati a sostenere lo sviluppo di sistemi e sottosistemi di impresa che in una logica di filiera consentano la valorizzazione e la riqualificazione delle preesistenze produttive locali e lo sviluppo di economie di specializzazione produttive dei luoghi, in coerenza con l'evoluzione della S3 regionale, in grado di portare alla realizzazione di prodotti innovativi, *green* e *digital*. Grazie all'uso congiunto ed integrato di diversi strumenti, tutti mirati a dare concreta attuazione alla strategia regionale che si basa sui fattori di sviluppo e che promuove le filiere industriali sia tradizionali che innovative e l'economia del mare, gli interventi sono definiti in stretta sinergia con il Governo centrale, sfruttando le opportunità offerte dalle misure agevolative già esistenti, di diretta competenza regionale ovvero declinando sul territorio quelle di matrice nazionale. Tali strumenti, integrati anche con quelli provenienti dalla Commissione Europea, potranno essere ulteriormente potenziati nel momento in cui sarà possibile programmare ed allocare ulteriori risorse, come quelle della Politica di Coesione, di REACT-EU, del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, del Fondo per lo Sviluppo e Coesione (FSC) finora indicate solo per gli aspetti programmatici ma non ancora specificamente allocate ed utilizzabili per l'attuazione degli interventi in aree ZLS.

5.6.1 Agevolazioni comunitarie

REACT-EU

REACT-EU (*Recovery Assistance for Cohesion and the Territories of Europe*) sarà uno dei più grandi programmi nell'ambito del nuovo strumento *Next Generation EU* per un importo disponibile per l'Italia fino a tutto il 2023 pari a 10,7 miliardi di euro. Lo strumento REACT-EU rappresenta un ulteriore potenziamento delle misure di risposta e riparazione alla crisi sanitaria fornite attraverso il Coronavirus *Response Investment Initiative* e il Coronavirus *Response Investment Initiative Plus* e costituisce un ponte verso il piano di ripresa a lungo termine. Tali risorse aggiuntive saranno dedicate a progetti che promuovono le capacità di resilienza dei territori e per investimenti in operazioni che contribuiscono a rilanciare le transizioni verde e digitale dell'economia.

L'Italia ha associato le risorse del REACT-EU a quelle del *Recovery Fund* inserendole nel Piano per la Ripresa e la Resilienza.

INVEST-EU

Il programma INVEST-EU accorperà il gran numero di strumenti finanziari dell'UE attualmente disponibili e farà proprio il modello adottato per il piano di investimenti per l'Europa, il cosiddetto Piano Juncker. Con INVEST-EU, la Commissione intende stimolare ulteriormente gli investimenti, l'innovazione e la creazione di posti di lavoro mobilitando risorse finanziarie aggiuntive, sia pubbliche sia private, utilizzando garanzie del bilancio dell'UE. Il Fondo INVEST-EU opera mediante le seguenti finestre:

- finestra per le infrastrutture sostenibili: vi rientrano gli investimenti sostenibili per trasporti, energia, connettività digitale, approvvigionamento e trasformazione delle materie prime, spazio, oceani e acqua, rifiuti, ambiente e altre infrastrutture ambientali, attrezzature, beni mobili e diffusione di tecnologie innovative che contribuiscono a conseguire, o che soddisfano, gli obiettivi dell'Unione di sostenibilità ambientale e/o di sostenibilità sociale;
- finestra per la ricerca, l'innovazione e la digitalizzazione: vi rientrano le attività di ricerca e di innovazione, il trasferimento al mercato dei risultati della ricerca, la dimostrazione e la diffusione di soluzioni innovative e il sostegno alla crescita delle imprese innovative diverse dalle PMI, nonché la digitalizzazione dell'industria dell'Unione;
- finestra per le PMI: accesso e disponibilità di finanziamenti per le PMI e, in casi debitamente giustificati, per le piccole imprese a media capitalizzazione;
- finestra per gli investimenti sociali e le competenze: vi rientrano la microfinanza, l'imprenditoria sociale e l'economia sociale; le competenze, la formazione e i servizi connessi; l'innovazione sociale.

La definizione delle ZLS risulta pienamente coerente con i contenuti delle finestre di intervento previste da INVEST-EU. Tra le finalità delle ZLS rientra, infatti, lo sviluppo della *Blue Economy* e quindi interventi ad elevata sostenibilità su tutte le attività che utilizzano il mare, le coste e i fondali, quali ad esempio, il trasporto marittimo, porti e settore cantieristico, energie rinnovabili marine, l'acquacoltura, la pesca, le biotecnologie marine, il turismo costiero e di crociera. Per sostenere lo sviluppo portuale, oltre a consolidare l'attività crocieristica sono da rilanciare i traffici commerciali, favorendo l'emersione di attività in grado di compensare in termini occupazionali la perdita dei traffici carboniferi, come ad esempio la cantieristica legata alla demolizione e il riciclo, l'*agrifood*, i servizi alla logistica, il settore legato ai nuovi carburanti a basso impatto ambientale e l'energia pulita. L'azione di rilancio della *Blue Economy* include azioni puntuali tra cui incentivi coordinati alle imprese, sostegno all'innovazione e al trasferimento tecnologico, sostegno alla formazione e alla ricerca, rafforzamento infrastrutturale dei nodi portuali, intermodali e logistici, consolidamento delle reti transnazionali TEN-T e dei corridoi tirreno-adriatici. Sarà possibile, inoltre, anche con le risorse di INVEST-EU favorire nella ZLS un processo di riposizionamento competitivo delle imprese dell'area del Lazio e delle filiere industriali connesse alle attività del porto, sostenendo attività di ricerca, innovazione e trasferimento tecnologico in ambiti come la logistica avanzata, l'energia pulita, la mobilità sostenibile e intelligente, il turismo ecosostenibile, le biotecnologie marine.

Il Consiglio Europeo ha previsto una garanzia di 23,5 miliardi di euro a prezzi correnti, basata su risorse per 8,4 miliardi - di cui 2,8 miliardi di euro a carico del bilancio UE e 5,6 miliardi di euro da NGEU - con l'obiettivo di mobilitare circa 334 miliardi di euro di investimenti in tutta Europa. L'intesa complessiva su MFF raggiunta dal Parlamento Europeo e dal Consiglio ha aggiunto a questo importo un miliardo di euro, portando le risorse a un totale di 9,4 miliardi di euro, corrispondenti a garanzie per circa 26,2 miliardi di euro, così distribuite:

- infrastrutture sostenibili: 9,9 miliardi di euro;
- ricerca, innovazione e digitalizzazione: 6,6 miliardi di euro;
- PMI: 6,9 miliardi euro;
- investimenti sociali e competenze: 2,8 miliardi euro.

L'Italia potrà attingere a circa 1,6 miliardi di euro.

Horizon Europe

Obiettivo di *Horizon Europe* è quello di generare conoscenza, rafforzare l'impatto della ricerca e dell'innovazione nello sviluppo, nel sostegno e nell'attuazione delle politiche dell'Unione e nell'accesso e l'adozione di soluzioni innovative nell'industria europea, in particolare nelle PMI, e nella società, per affrontare le sfide globali. *Horizon Europe* aiuta quindi i ricercatori e gli innovatori di alto livello a sviluppare, diffondere e trasferire le loro idee. Supporta la scienza di eccellenza unendo i migliori talenti e dotandoli di infrastrutture di livello mondiale. Inoltre, supporta innovazioni rivoluzionarie e aiuta a creare nuovi servizi e mercati. In particolare, *Horizon Europe* potrà consentire alle imprese insediate nella ZLS di promuovere iniziative per:

- massimizzare gli investimenti in transizione verde e digitale;
- rafforzare le iniziative di investimento nella scienza e nella tecnologia d'avanguardia applicata ai sistemi produttivi;
- promuovere la competitività industriale delle imprese collocate nel perimetro o attratte supportando l'accesso alle competenze di dominio.

Le imprese del *cluster* portuale o che operano nella *Blue Economy*, infatti, hanno tutte subito consistenti perdite dall'emergenza sanitaria e le maggiori criticità che esse vivono in questo momento sono di carattere finanziario, nonché legate a come ripensare i modelli di sviluppo, produzione e commercializzazione dei prodotti. Allo stesso tempo occorre riconvertire i cicli produttivi, favorendo un uso consapevole dei materiali sulla base dell'analisi del ciclo di vita dei prodotti, e sviluppare piattaforme logistiche per rendere efficiente la circolarità di prodotti e sottoprodotti. Tali azioni presuppongono importanti attività di ricerca, nonché applicazione di tecnologie ai sistemi produttivi, senza le quali le imprese all'interno della ZLS non riusciranno a far fronte a queste nuove sfide.

Horizon Europe disporrà di un *budget* di circa 95,5 miliardi di euro per il periodo 2021-2027 (prezzi correnti).

Horizon Europe sarà dedicato al finanziamento di tre pilastri principali:

- il pilastro "*Excellent Science*", che mira ad aumentare la competitività scientifica globale dei territori. Supporta progetti di ricerca di frontiera, finanzia borse di studio per ricercatori esperti, reti di formazione di dottorato, scambi per ricercatori e invoglia i più giovani a una carriera nella ricerca e investe in infrastrutture di ricerca regionali;
- il pilastro "*Global Challenges and European Industrial Competitiveness*", che rafforza le capacità tecnologiche e produttive dei *cluster* industriali di vocazione territoriale;
- Il pilastro "*Innovative Europe*" che mira a potenziare le iniziative di innovazione ed a creare aree di mercato nuove, finanziando iniziative che prevedano l'integrazione del triangolo "conoscenza - istruzione - ricerca e innovazione".

BEI per le imprese

La creazione, in seno alla Banca Europea per gli Investimenti, di un fondo di garanzia paneuropeo di 25 miliardi di euro permetterà di sostenere finanziamenti per 200 miliardi euro a favore delle

imprese in tutto il territorio dell'UE, con particolare attenzione alle piccole e medie imprese a cui il Fondo riserva almeno il 65% del finanziamento.

Lo strumento fornisce garanzie sugli strumenti di debito, come i prestiti alle PMI localizzabili in ambito ZLS, forniti da banche locali e ad altri intermediari finanziari che in questo modo possono erogare maggiori finanziamenti per l'economia reale, senza rischiare l'instabilità finanziaria. Garantendo parti di portafogli, infatti, l'intervento della BEI permette di liberare capitali per gli intermediari finanziari partecipanti, in modo da rendere disponibili più finanziamenti alle imprese. Le garanzie coprono fino al 70-90% dei prestiti sottostanti, la loro scadenza è limitata a un massimo di 6 anni e gli intermediari finanziari sono obbligati a trasferire il vantaggio ottenuto ai beneficiari finali.

Lo strumento è di natura temporanea e potrà garantire i prestiti concessi al momento fino al 31 dicembre 2021⁷⁶.

Oltre alle PMI, si prevede che:

- fino al 23% della dotazione finanziaria è destinato alle aziende con duecentocinquanta o più dipendenti, con restrizioni applicabili alle aziende con oltre tremila dipendenti;
- fino al 7% della dotazione finanziaria è destinato ad investimenti in capitale di rischio, crescita e debito di rischio.

Dispositivo per la ripresa e la resilienza

Il Dispositivo per la ripresa e la resilienza offre sostegno finanziario per investimenti e riforme, anche in relazione alle transizioni verdi e digitali e alla ripresa delle economie nazionali, collegandole alle priorità dell'UE. Lo strumento punta a promuovere la coesione sociale, economica e territoriale e a rafforzare la capacità di reazione e la resilienza degli Stati membri, nonché la ripresa dai danni di natura economico-sociale subiti durante la crisi da Covid-19. Lo strumento prevede un importante stanziamento di risorse: 672,5 miliardi di euro, di cui 312,5 miliardi di euro erogati a titolo di sovvenzioni a fondo perduto e 360 miliardi di euro sotto forma di prestiti garantiti dall'UE che dovranno essere restituiti nell'orizzonte temporale 2026-2058 sulla base di Programmi di restituzione nazionali. L'Italia è destinataria di circa 191,5 miliardi di euro, pari al 28,4% delle risorse complessivamente stanziati a livello europeo. Gli assi portanti e prioritari dello strumento saranno la transizione verde e digitale del Paese, ai quali saranno destinate la maggior parte delle risorse disponibili, in linea anche con le indicazioni della Commissione.

In questo ambito parte delle risorse potranno trovare attuazione nel Lazio.

Gli interventi e le risorse del Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza potenzialmente attivabili a fini ZLS, sono ricomprese nelle seguenti missioni:

- digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura del sistema produttivo (a livello Italia, 40,32 miliardi di euro). Tra gli obiettivi generali della missione, quelli rilevanti per la ZLS sono: (i) digitalizzare la pubblica amministrazione italiana con interventi tecnologici ad ampio spettro accompagnati da riforme strutturali; (ii) abilitare gli interventi di riforma della PA investendo in

⁷⁶ <http://www.euroconsulting.be/tag/fondo-di-garanzia-paneuropeo/>.

competenze e innovazione e semplificando in modo sistematico i procedimenti amministrativi (riduzione di tempi e costi); (iii) favorire la transizione digitale e l'innovazione del sistema produttivo incentivando gli investimenti in tecnologie avanzate, ricerca e innovazione; (iv) promuovere lo sviluppo e la competitività delle imprese italiane anche su mercati internazionali, anche attraverso strumenti finanziari innovativi. La transizione digitale costituisce un ambito di rilevanza strategica per lo sviluppo delle ZLS e del loro impatto socioeconomico a livello regionale e nazionale. Le misure volte all'efficientamento dei servizi portuali e doganali devono infatti necessariamente passare per la digitalizzazione dei processi, al fine di consentire una valorizzazione del nesso economico funzionale tra i porti del *network* laziale ed i principali centri logistici e interporti del Lazio. Le nuove tecnologie digitali si applicano, principalmente, al modo in cui le navi si muovono e operano, nonché al processo decisionale strategico e alle operazioni quotidiane negli uffici, e comprendono sistemi di navigazione automatica e di localizzazione del carico e piattaforme digitali che facilitano le operazioni, il commercio e lo scambio di dati. Tali tecnologie, applicate alle ZLS, consentirebbero di ridurre i costi, facilitare le interazioni tra i diversi attori e di migliorare l'efficienza della filiera marittima. I sistemi di tracciamento delle navi e del carico facilitano inoltre la generazione di *business intelligence* per la gestione degli *asset* e l'ottimizzazione delle operazioni, ad esempio nella fornitura di dati sul consumo di carburante e sulle prestazioni del motore generando quindi anche impatti sul piano del monitoraggio ambientale. L'implementazione di processi tecnologici pertinenti può inoltre concorrere nell'ambito delle ZLS, a processi quali l'ottimizzazione del traffico; una rinnovata efficienza operativa, trasparenza e velocità dei processi; automatizzazione dei processi; riduzione delle inefficienze. Esempi concreti dell'impatto che le tecnologie innovative avranno sui sistemi portuali includono modifiche alle operazioni di carico e scarico (comunicazione *machine-to-machine*, soluzioni di piattaforma, robotica e forza lavoro mobile), stoccaggio (analisi dei grandi dati, misurazioni *smart*) elaborazione industriale (*smart grid*, gestione intelligente dell'energia, stampa tridimensionale, analisi della sicurezza e manutenzione predittiva). Parimenti il rilancio dei settori del turismo e della cultura passa per la realizzazione di un sistema infrastrutturale di mobilità moderno, digitalizzato e sostenibile dal punto di vista ambientale volto ad incrementare l'attrattività del Paese attraverso la modernizzazione delle infrastrutture materiali e immateriali, la formazione ed il potenziamento delle strutture ricettive.

- rivoluzione verde e transizione ecologica (a livello Italia, 59,47 miliardi euro). Tra gli obiettivi generali della missione, quelli rilevanti ai fini della ZLS sono: (i) incremento della quota di energia prodotta da fonti di energia rinnovabile (FER) nel sistema, in linea con gli obiettivi europei e nazionali di decarbonizzazione; (ii) potenziamento e digitalizzazione delle infrastrutture di rete per accogliere un aumento di produzione da FER e aumentarne la resilienza a fenomeni climatici estremi; (iii) sviluppo di un trasporto locale più sostenibile, non solo ai fini della decarbonizzazione ma anche come leva di miglioramento complessivo della qualità della vita (riduzione inquinamento dell'aria e acustico, diminuzione congestioni e integrazioni di nuovi servizi); (iv) sviluppo di una *leadership* internazionale industriale e di ricerca e di sviluppo nelle principali filiere della transizione; (v) stimolo agli investimenti locali, creazione di posti di lavoro, promozione della resilienza sociale ed integrazioni delle energie rinnovabili; (vi) salvaguardia della qualità dell'aria, e della biodiversità del territorio attraverso la tutela delle aree verdi, del suolo e delle aree marine; (vii) rafforzamento della capacità previsionale degli effetti del cambiamento climatico tramite sistemi avanzati ed integrati di monitoraggio e analisi. La costituzione delle ZLS permetterà di unire crescita economica e consumi energetici, attraverso ulteriori investimenti per la promozione dell'efficienza

energetica e delle fonti rinnovabili. La ZLS potrà quindi promuovere la *green economy*, ciò sia per affrontare le sfide ambientali stabilite dalla Regione, che per generare crescita, ad alto valore aggiunto, del tessuto industriale delle zone di riferimento. All'interno della ZLS, la Regione Lazio potrà ulteriormente promuovere un modello produttivo dove tradizione e innovazione, sostenibilità e qualità si incrociano realizzando una nuova competitività. Nel Lazio, peraltro, la previsione di estendere il più possibile le aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA) converge con il programma di iniziative in ambito ZLS e ciò anche allo scopo di favorire la crescita di nuove filiere produttive legate alla *green economy*, a cominciare dalla gestione del ciclo dei rifiuti e dell'energia.

- infrastrutture per una mobilità sostenibile (a livello Italia, 25,40 miliardi di euro). Obiettivi generali della missione, tutti rilevanti ai fini della ZLS, sono: (i) decarbonizzazione e riduzione delle emissioni attraverso il trasferimento del traffico passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia; (ii) aumento della connettività della coesione territoriale attraverso la riduzione dei tempi di viaggi; (iii) digitalizzazione delle reti di trasporto; (iv) potenziamento della competitività del sistema portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di una pianificazione integrata; (v) miglioramento della sostenibilità ambientale, la resilienza ai cambiamenti climatici ed efficientamento energetico dei porti; (vi) digitalizzazione della catena logistica e del traffico aereo; (vii) riduzione delle emissioni connesse alle attività di movimentazione delle merci. Ci si pone, in particolare, l'obiettivo di sviluppare un sistema portuale competitivo su tutto il territorio nazionale capace di giocare un ruolo importante insieme ai porti del Nord Europa per i traffici oceanici - in tal senso il completamento dei valichi alpini (a partire da Gottardo e Brennero) e dei collegamenti TEN-T con i porti dell'Alto Tirreno e Alto Adriatico consentiranno all'Italia di godere di uno sviluppo coerente con la sua posizione geografica. In tale contesto, appare particolarmente rilevante la componente di intermodalità logistica ed integrata che mira al potenziamento della competitività del sistema portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di una pianificazione integrata e realizzazione dei collegamenti di ultimo miglio dei porti e, parallelamente, ad intervenire sul piano della sostenibilità ambientale ed efficientamento energetico dei porti (*green ports*) e sulla digitalizzazione della catena logistica. Tale componente prevede una serie di interventi relativi al settore della logistica ed in particolare del sistema marittimo, per il quale si punta alla realizzazione del cosiddetto "ultimo miglio" con l'obiettivo di migliorare la competitività dei porti regionali nonché il progetto integrato Porti d'Italia, dedicato alle grandi linee di comunicazione europea, anche attraverso la realizzazione di efficaci collegamenti con le linee ferroviarie veloci e stimolando le filiere logistiche territoriali, con particolare riferimento alla intermodalità delle merci in una dimensione *green* che consenta la riduzione delle emissioni climalteranti.
- istruzione e ricerca (a livello Italia, 30,88 miliardi di euro). Tra gli obiettivi generali della missione, quelli rilevanti per la ZLS sono: (i) rafforzare la ricerca e favorire la diffusione di modelli innovativi per la ricerca di base e applicata condotta in sinergia tra università e imprese; (ii) sostenere i processi per l'innovazione e il trasferimento tecnologico; (iii) potenziare le infrastrutture di ricerca, il capitale e le competenze di supporto all'innovazione. All'interno delle ZLS è possibile proiettarsi anche in azioni di rilancio dell'occupazione attraverso percorsi formativi e azioni formative professionalizzanti connesse con i fabbisogni dei sistemi produttivi locali (es. nuove professioni in ambito digitale e di *Blue Economy*), e, in particolare, rafforzamento degli IFTS, e dei Poli tecnico-professionali in una logica di integrazione e

continuità con l'Istruzione e la formazione professionale iniziale e in stretta connessione con i fabbisogni espressi dal tessuto produttivo.

La Legge di bilancio 2021, infine, per sostenere gli investimenti produttivi ad alto contenuto tecnologico, nel quadro del programma *Next Generation EU*, e, in particolare, delle missioni strategiche relative all'innovazione e alla coesione sociale e territoriale, attribuisce 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2023. Tali somme sono utilizzate, secondo quanto previsto dai commi da 1070 a 1073, per l'erogazione di contributi agli investimenti, che perseguano gli obiettivi di cui al medesimo comma 1068, in macchinari, impianti e attrezzature produttive in misura pari al 40% dell'ammontare complessivo di ciascun investimento. I contributi erogati ai sensi dei commi da 1068 a 1072 sono cumulabili con altri incentivi e sostegni previsti dalla normativa vigente, nei limiti disposti dalla medesima normativa e nel limite massimo del 50% di ciascun investimento. La gestione delle risorse di cui al comma 1068 è affidata alla società Invitalia – Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa Spa, o a una società da questa interamente controllata.

5.6.2 Agevolazioni nazionali

5.6.2.1 Gli strumenti messi a disposizione da Cassa depositi e prestiti

Finanziamenti agevolati per l'innovazione

Descrizione dello strumento: lo strumento mette a disposizione, attraverso finanziamenti agevolati per l'innovazione (Fondo Rotativo Imprese), una provvista di medio-lungo termine a sostegno degli investimenti in ricerca in diversi settori quali industria sostenibile, agenda digitale, imprese sociali, contratti di filiera.

Destinatari: *start-up* innovative, imprese di ogni dimensione, centri di ricerca con personalità giuridica.

Agevolazioni: in collaborazione con il sistema bancario, lo strumento prevede la concessione di finanziamenti sui quali sono previste misure agevolative da parte dei Ministeri competenti. Di norma la parte di finanziamento agevolato copre il 50% del finanziamento, raggiungendo il 90% nei programmi di ricerca, sviluppo e innovazione. La restante parte del finanziamento è concessa da una banca a tasso di mercato. È possibile arrivare a coprire il 100% delle spese ammissibili richiedendo un ulteriore contributo a fondo perduto al Ministero competente. La durata del finanziamento può essere di massimo quindici anni, comprensivi del periodo di preammortamento. Inoltre, attraverso la Cassa Depositi e Prestiti è possibile attivare la *partnership* con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per quegli investimenti di importo almeno pari a 30 milioni di euro. La BEI prevede così la concessione di finanziamenti in *pool* con il sistema bancario tipicamente fino al 50% dei costi eleggibili del progetto.

Modalità di accesso: richiesta avanzata attraverso il portale CDP.

Finanziamenti agevolati per l'internazionalizzazione

Descrizione dello strumento: accompagnamento del percorso di crescita internazionale dell'impresa in paesi *extra-UE* con finanziamenti a tasso agevolato.

Destinatari: piccole e medie imprese.

Agevolazioni: lo strumento prevede finanziamenti a tassi agevolati per azioni quali la redazione di studi di fattibilità connessi a investimenti commerciali e produttivi, l'apertura di una sede commerciale (*showroom*, ufficio, negozio o *corner*) e le attività promozionali connesse, e per la formazione di personale operativo in loco. Inoltre, tali agevolazioni sono previste anche in riferimento al rafforzamento della capacità di *export* e della competitività sul mercato globale attraverso finanziamenti per la patrimonializzazione e in riferimento alla partecipazione a mostre, fiere, missioni di sistema in paesi *extra-europei*.

Modalità di accesso: richiesta avanzata attraverso il portale CDP.

Finanziamenti a medio-lungo termine

Descrizione dello strumento: finanziamenti a medio-lungo termine di tipo *secured* o *unsecured*, anche nella forma di emissione obbligazionaria, *revolving credit facility*, finanziamenti strutturati (es. *acquisition* e *project financing*).

Destinatari: medie e grandi imprese.

Agevolazioni: lo strumento finanzia gli investimenti per promuovere le nuove tecnologie volte all'ottimizzazione dei processi e l'industria 4.0, la transizione energetica, l'efficientamento energetico, i programmi di crescita e sviluppo aziendale, l'economia circolare e l'utilizzo sostenibile ed efficiente delle risorse naturali, i progetti di crescita nei paesi in via di sviluppo e nelle economie emergenti, infrastrutture, tutte le fasi di crescita internazionale che possono essere agevolate anche dalle garanzie e dagli strumenti *equity*.

Modalità di accesso: richiesta avanzata attraverso il portale CDP.

Bonus edilizi

Descrizione dello strumento: lo strumento fornisce sostegno alle esigenze finanziarie delle imprese che intendono avviare investimenti aventi ad oggetto interventi di efficientamento energetico e ristrutturazione edilizia ammissibili ai benefici fiscali. Lo strumento consente inoltre di ottenere liquidità in modo più celere rispetto a quanto possibile attraverso la smobilizzazione dei crediti di imposta maturati, come previsto dalla normativa, sulla base delle misure identificate dagli art. 119 e 121 del D.L. Rilancio (n.34 del 2020).

Destinatari: Piccole, Medie e Grandi imprese italiane operanti principalmente nel settore costruzioni, energia e affini.

Agevolazioni: lo strumento rende disponibili le risorse attraverso anticipo di liquidità in riferimento a finanziamenti diretti di breve termine con durata massima di 18 mesi dimensionati in funzione del merito creditizio dell'impresa nonché dei contratti acquisiti. Lo strumento rende inoltre disponibili le risorse attraverso cessione di credito e cessione di credito di imposta, ossia, beneficiando della capienza fiscale di CPD, attraverso l'acquisto di tali crediti maturati sugli interventi di ristrutturazione edilizia e di efficientamento energetico mediante un portale apposito e con il supporto tecnico, fiscale e legale.

CDP garantisce un'ampia copertura e un accesso agevole al prodotto in virtù della collaborazione di *partner* finanziari distribuiti sul territorio, tra i quali Banche e Confidi Vigilati ex art. 106 TUB, incaricati di promuovere il prodotto CDP e supportare le imprese nelle richieste di cessione crediti di imposta a CDP.

Modalità di accesso: richiesta avanzata attraverso il portale CDP.

Factoring

Descrizione dello strumento: il *factoring* consente alle imprese di acquisire liquidità attraverso la cessione di crediti commerciali maturati nei confronti dei debitori. Rende inoltre possibile mantenere o trasferire il rischio di insolvenza, incassare il valore nominale del credito alla data di scadenza e affidare il recupero dei crediti non incassati. Questo permette di ottenere sia una maggiore disponibilità di risorse finanziarie sia un concreto supporto relativamente gestione amministrativa del ciclo del credito nella sua interezza.

Destinatari: imprese di ogni dimensione.

Agevolazioni: il *reverse factoring* consente alle aziende fornitrici di cedere i loro crediti e ricevere un'anticipazione di crediti commerciali fino al 100%. Gli accordi di *reverse factoring* supportano quindi la filiera produttiva, sia facilitando l'accesso al credito sia ottimizzando i flussi di pagamento. Inoltre, il *trade finance* consente all'impresa di offrire dilazioni di pagamento competitive ai clienti esteri proteggendosi dall'eventualità di un mancato incasso e ottenendo liquidità immediata attraverso la cessione *pro-soluto* dei crediti assicurati.

Modalità di accesso: richiesta avanzata attraverso il portale CDP.

5.6.2.2 Gli strumenti messi a disposizione da Invitalia

Di seguito, si rappresentano gli strumenti promossi da Invitalia che possono avere un riflesso in ambito ZLS.

Nuove imprese a tasso "0"

Descrizione dello strumento: lo strumento è volto a supportare la nuova imprenditorialità in tutto il territorio nazionale attraverso la creazione di micro e piccole imprese competitive che abbiano una partecipazione giovanile o femminile prevalente o totale. Inoltre, lo strumento intende sostenere lo sviluppo di tali imprese attraverso migliori condizioni per l'accesso al credito.

Destinatari: microimprese e PMI localizzate su tutto il territorio nazionale, la cui compagine societaria sia costituita per oltre la metà numerica dei soci e di quote di partecipazione da soggetti di età compresa tra i 18 e i 35 anni o da donne. Le imprese devono essere costituite da non più di dodici mesi, non essere sottoposte a procedura concorsuale o in stato di liquidazione e non devono trovarsi nella situazione di aver ricevuto e successivamente non rimborsato aiuti dichiarati illegali o incompatibili dalla Commissione Europea.

Agevolazioni: finanziamento a tasso zero per un importo non superiore al 75% della spesa ammissibile per programmi d'investimento non superiori a 1,5 milioni di euro relativi a: 1) commercio e turismo 2) attività riguardanti la filiera turistico-culturale o l'innovazione sociale 3)

produzione di beni nei settori dell'industria, dell'artigianato, della trasformazione dei prodotti agricoli 4) fornitura di servizi alle imprese e alle persone, in qualsiasi settore.

Modalità di accesso: la domanda si presenta solo *on line*; è necessario registrarsi ai servizi *on line* di Invitalia e poi accedere alla piattaforma *web* dedicata. Tutta la procedura è completamente digitale. L'esito della valutazione viene comunicato mediamente entro sessanta giorni dalla presentazione della domanda.

Normativa: Decreto legislativo n. 185/2000 (Titolo I); Decreto 8 luglio 2015 n. 140.

SELFIEmployment

Descrizione dello strumento: lo strumento finanzia l'avvio di piccole iniziative imprenditoriali promosse da giovani NEET con prestiti a tasso zero. Il fondo permette di finanziare iniziative in tutti i settori della produzione di beni, commercio e fornitura di servizi, anche in forma di *franchising*, come ad esempio: turismo (alloggio, ristorazione, servizi) e servizi culturali e ricreativi; servizi alla persona; servizi per l'ambiente; servizi ICT (servizi multimediali, informazione e comunicazione; risparmio energetico ed energie rinnovabili; servizi alle imprese manifatturiere e artigiane; commercio al dettaglio e all'ingrosso; trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli, ad eccezione dei casi di cui all'articolo 1.1, lett. c), punti i) e ii) del Reg. UE n. 1407/2013.

Il Fondo è gestito da Invitalia nell'ambito del Programma Garanzia Giovani, sotto la supervisione del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Destinatari: giovani tra i 18 e 29 anni NEET, senza un lavoro e non impegnati in percorsi di studio o di formazione professionale iscritti al Programma Garanzia Giovani, indipendentemente dalla partecipazione al percorso di accompagnamento finalizzato all'autoimprenditorialità.

Agevolazioni: prestito a tasso zero per coprire gli investimenti iniziali e le spese di gestione. Il prestito può andare da un minimo di 5.000 euro a un massimo di 50.000 euro. I giovani possono avviare iniziative di autoimpiego e di autoimprenditorialità presentando la domanda nelle seguenti forme:

- Imprese individuali, società di persone, società cooperative composte massimo da nove soci. Sono ammesse le società costituite da non più di dodici mesi rispetto alla data di presentazione della domanda, purché inattive non ancora costituite, a condizione che vengano costituite entro sessanta giorni dall'eventuale ammissione alle agevolazioni;
- Sono ammesse le associazioni professionali e società tra professionisti costituite da non più di 12 mesi rispetto alla data di presentazione della domanda, purché inattive.

Modalità di accesso: la domanda si presenta solo *on line*: è necessario registrarsi ai servizi *on line* di Invitalia e poi accedere alla piattaforma *web* dedicata. Tutta la procedura è completamente digitale. L'esito della valutazione viene comunicato mediamente entro sessanta giorni dalla presentazione della domanda.

Normativa: avviso pubblico del Ministero del lavoro e delle politiche sociali – febbraio 2016; Decreto Direttoriale Ministero del Lavoro n. 7 febbraio 2016.

Finanziamenti ad imprese sequestrate o confiscate

Descrizione dello strumento: lo strumento concede finanziamenti agevolati per sostenere la realizzazione di programmi di durata biennale relativi a salute e la sicurezza sul lavoro, ristrutturazione e riorganizzazione aziendale, investimenti produttivi, tutela dei livelli occupazionali ed emersione del lavoro irregolare.

Destinatari: imprese sequestrate o confiscate alla criminalità organizzata, imprese che hanno acquistato o affittato imprese sequestrate o confiscate o loro rami di azienda, cooperative sociali assegnatarie di beni immobili confiscati, cooperative di lavoratori dipendenti dell'impresa confiscata affittuarie o cessionarie di beni aziendali confiscati.

Agevolazioni: finanziamenti a tasso zero da un minimo di 50.000 euro a un massimo di 2 milioni, hanno durata compresa tra tre e quindici anni, comprensivi di un periodo di preammortamento massimo di cinque anni, e non richiedono la prestazione di garanzie, che siano personali, reali, bancarie o assicurative. Per assicurare il sostegno alle aziende sequestrate e confiscate alla criminalità organizzata, la Legge 30 dicembre 2020, n. 178 incrementa di 20 milioni di euro - per il biennio 2021-2022 - l'apposita sezione del Fondo per la crescita sostenibile, che prevede finanziamenti agevolati per questa tipologia di aziende.

Modalità di accesso: procedura informatica sul portale agevolazioni di Invitalia

Normativa: decreto ministeriale MISE del 4 novembre 2016; decreto interministeriale del 5 novembre 2019; decreto direttoriale MISE del 6 agosto 2020; Legge 30 dicembre 2020, n. 178.

Smart&Start Italia

Descrizione dello strumento: strumento agevolativo per piani di impresa, con spese e/o costi ammissibili compresi tra 100mila e 1,5 milioni di euro, con una delle seguenti caratteristiche: i) sviluppo di prodotti, servizi o soluzioni nel campo dell'economia digitale; ii) significativo contenuto tecnologico e innovativo; iii) valorizzazione economica dei risultati del sistema della ricerca pubblica e privata (*spin off* da ricerca).

Destinatari: start-up innovative di piccola dimensione costituite da non più di sessanta mesi o in fase di costituzione e imprese straniere localizzate su tutto il territorio nazionale.

Agevolazioni: il finanziamento è senza interessi ed è della durata massima di otto anni, pari al 70% delle spese e/o dei costi ammissibili, elevabile all'80%. Oltre al finanziamento agevolato è previsto un servizio di *tutoring* per imprese costituite da meno di un anno.

Modalità di accesso: la domanda si presenta solo *online* sulla piattaforma di Invitalia.

Normativa: Decreto Ministero dello sviluppo economico 24 settembre 2014 – *Smart & Start Italia*; Decreto Ministero dello Sviluppo Economico 9 agosto 2017; Decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 (art. 25) – *Start-up innovative*.

Crescita e rafforzamento patrimoniale Italia Venture I - Interventi per lo sviluppo di PMI tramite venture capital

Descrizione dello strumento: il Fondo Italia Venture I investe nel capitale di rischio di PMI, unitamente e contestualmente ad investitori privati indipendenti, per agevolare l'accesso al credito

di PMI e *start-up* innovative e sostenere progetti di sviluppo a medio-lungo termine. Le operazioni d'investimento sono relative all'acquisto e/o la sottoscrizione e/o l'erogazione, di azioni, quote e, in generale, titoli rappresentativi del capitale di rischio; obbligazioni e altri strumenti finanziari partecipativi, finanziati per almeno il 30%, da risorse private.

Destinatari: PMI operanti in settori ad elevato potenziale di crescita, ovvero che realizzano innovazioni nei processi, beni o servizi.

Agevolazioni: partecipazioni nel capitale di rischio di PMI. L'intervento è attuato a condizioni di mercato e non dà quindi luogo ad aiuti di Stato.

Modalità di accesso: il Comitato Investimenti presso Invitalia, individuate le imprese *target*, valuta le singole operazioni di investimento o di disinvestimento.

Normativa: L. del 27/17/2017 n. 205.

Misura di sostegno e di reindustrializzazione per le aree di crisi industriale

Descrizione dello strumento: misura di sostegno e di reindustrializzazione per le aree di crisi industriale complessa e non complessa.

Destinatari: società di capitali, incluse società cooperative e consortili, i cui programmi d'investimento riguardano unità produttive ubicate in territori riconosciuti aree di crisi industriale complessa o non complessa.

Agevolazioni: finanziamenti agevolati, contributi in c/impianti, contributo diretto alla spesa. Il finanziamento agevolato è pari al 50% degli investimenti ammissibili. Il contributo in conto impianti ed eventuale contributo diretto alla spesa è determinato in relazione all'ammontare del finanziamento agevolato nei limiti delle intensità massime di aiuto previste dal Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014. L'entità delle agevolazioni può variare nel caso di accordi di programma che prevedono il cofinanziamento regionale. La concessione delle agevolazioni è basata sui seguenti criteri di valutazione: a) credibilità del soggetto proponente b) fattibilità tecnica del programma degli investimenti c) programma occupazionale previsto dal progetto imprenditoriale d) potenzialità del mercato di riferimento, vantaggio competitivo dell'iniziativa proposta e relative strategie di *marketing* e) fattibilità e sostenibilità economica e finanziaria del progetto imprenditoriale. La Legge 30 dicembre 2020, n. 178 incrementa la dotazione del Fondo per la crescita sostenibile di 140 milioni di euro per l'anno 2021, di 100 milioni di euro per l'anno 2022 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026 per finanziare gli interventi di riconversione e riqualificazione produttiva delle aree di crisi industriale di cui alla Legge n. 181 del 1989.

Modalità di accesso: gli adempimenti tecnici e amministrativi riguardanti l'istruttoria delle domande, la concessione e l'erogazione delle agevolazioni sono affidati ad Invitalia, al quale vanno indirizzate le domande di accesso alle agevolazioni.

Normativa: Legge 15 maggio 1989, n. 181; art. 27 del Decreto-Legge 22 giugno 2012, n. 83; Regolamento (UE) n. 651/2014 ("Regolamento GBER"); Legge 30 dicembre 2020, n. 178.

5.6.2.3 Gli altri strumenti a valenza nazionale

Di seguito, si rappresentano gli strumenti promossi da altre Agenzie o Ministeri che possono avere un riflesso in ambito ZLS.

PMI Investimenti in macchinari, impianti, *software* Beni Strumentali – Nuova Sabatini

Descrizione dello strumento: lo strumento prevede sostegno agli investimenti per l'acquisto o l'acquisizione in *leasing* di attrezzature, impianti, macchinari, beni strumentali a uso produttivo, *hardware*, *software* e tecnologie digitali. Non essendo ammesso il finanziamento di componenti o parti di macchinari e della correlazione dei beni oggetto dell'agevolazione all'attività produttiva svolta dall'impresa, gli investimenti devono soddisfare il requisito dell'autonomia funzionale dei beni.

Destinatari: microimprese e PMI operanti sul territorio nazionale in tutti i settori produttivi, salvo attività finanziarie, assicurative e connesse all'esportazione e per gli interventi subordinati all'impiego preferenziale di prodotti interni rispetto ai prodotti di importazione.

Agevolazioni: l'agevolazione si compone di una concessione da parte di banche e intermediari finanziari, aderenti all'*Addendum* alla convenzione tra il Ministero dello Sviluppo Economico, l'Associazione Bancaria Italiana e Cassa depositi e prestiti S.p.A., di finanziamenti per sostenere gli investimenti previsti dalla misura, nonché di un contributo da parte del Ministero dello sviluppo economico rapportato agli interessi sui predetti finanziamenti. Il finanziamento, che può essere assistito dalla garanzia del "Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese" fino all'80% dell'ammontare del finanziamento stesso, deve essere di importo compreso tra 20.000 euro e 4 milioni di euro, interamente utilizzato per coprire gli investimenti ammissibili e di durata non superiore a cinque anni. Il contributo del Ministero dello sviluppo economico è un contributo il cui ammontare è determinato in misura pari al valore degli interessi calcolati su un finanziamento della durata di cinque anni e di importo uguale all'investimento, ad un tasso d'interesse annuo pari al 2,75% per gli investimenti ordinari, al 3,575% per gli investimenti in tecnologie digitali e in sistemi di tracciamento e pesatura dei rifiuti (investimenti in tecnologie cd. "Industria 4.0"). Come previsto dall'articolo 1, comma 95, della Legge 30 dicembre 2020 n. 178, il contributo è erogato dal Ministero alle PMI beneficiarie in un'unica soluzione indipendentemente dall'importo del finanziamento deliberato. L'erogazione in un'unica soluzione, precedentemente consentita solo per investimenti inferiori a 200.000 euro, si applica a tutte le domande presentate dalle imprese alle banche e agli intermediari finanziari a decorrere dal 1° gennaio 2021.

Modalità di accesso: domanda presso la banca o l'intermediario finanziario a cui si richiede il finanziamento.

Normativa: articolo 2 del Decreto Legge 21 giugno 2013, n.69; Decreto Interministeriale 25 gennaio 2016; Circolare direttoriale 14036 del 15 febbraio 2017 e ss.mm.ii; Legge 30 dicembre 2020, n. 178.

Investimenti in innovazione – *voucher* per consulenza in innovazione

Descrizione dello strumento: obiettivo dello strumento è il sostegno a prestazioni consulenziali di natura specialistica volte ad affiancare i processi di trasformazione tecnologica e digitale attraverso le tecnologie abilitanti previste dal Piano nazionale impresa 4.0 e di ammodernamento degli assetti

gestionali e organizzativi dell'impresa, compreso l'accesso ai mercati finanziari e dei capitali, mediante il supporto del cosiddetto *manager* per l'innovazione.

Destinatari: PMI e loro Reti di imprese aventi nel programma comune lo sviluppo di processi innovativi in materia di trasformazione tecnologica e digitale, ovvero di ammodernamento degli assetti gestionali e organizzativi dell'impresa, compreso l'accesso ai mercati finanziari e dei capitali.

Agevolazioni: contributo in conto esercizio in forma di *voucher* e in regime *de minimis* (Reg. (UE) n.1407/2013). Il contributo è riconosciuto, per ciascuno dei due periodi d'imposta ammessi (2018 e 2019), entro le seguenti misure, differenziate in funzione della tipologia di beneficiario: • micro e piccole imprese: 50% dei costi sostenuti fino a 40.000 euro • medie imprese: 30% dei costi sostenuti fino a 25.000 euro • reti di imprese: 50% dei costi sostenuti fino a 80.000 euro. La fruizione delle agevolazioni è subordinata alla sottoscrizione di un contratto di servizio tra l'impresa proponente e una società di consulenza o un *manager* qualificati, iscritti in un elenco istituito con decreto del MISE. Le spese oggetto del contratto di servizio devono riferirsi all'acquisizione di prestazioni consulenziali specialistiche indirizzate a: - sostenere i processi di trasformazione tecnologica e digitale attraverso le tecnologie abilitanti l'Industria 4.0 - ammodernamento degli assetti gestionali e organizzativi dell'impresa, compreso l'accesso ai mercati finanziari e di capitali.

Modalità di accesso: procedura informatica, accessibile nell'apposita sezione "*Voucher per consulenza in innovazione*" del sito *web* del Ministero dello Sviluppo Economico.

Normativa: Legge 145/2018, art.1, commi 228, 230-231.

Crescita e rafforzamento patrimoniale - Policy a sostegno delle PMI innovative

Descrizione dello strumento: lo strumento mette a disposizione delle PMI innovative una pluralità di benefici afferenti diverse discipline, dalla riduzione degli oneri all'accesso al credito e al capitale di rischio e dalla disciplina del lavoro all'*equity crowdfunding*.

Destinatari: società di capitali, costituite anche in forma cooperativa, che rispettano i requisiti dimensionali previsti dalla nozione UE di PMI, non quotate su un mercato regolamentato, e dotate di una chiara connotazione innovativa, suffragata dal conseguimento di almeno due tra una soglia abilitante di spese in R&S, oppure di personale altamente qualificato, o ancora dalla titolarità di uno strumento di tutela della proprietà intellettuale. Possesso da parte dell'impresa oggetto dell'investimento dei requisiti di cui all'art. 4 del D.l. 3/2015; *holding period* di tre anni.

Agevolazioni: semplificazioni, agevolazioni fiscali (es. detrazioni per investimenti in *equity*, non imponibilità dei redditi provenienti da SFP), pubblicità (*open data*), nuove forme di accesso al capitale (*equity crowdfunding*).

Modalità di accesso: attraverso dichiarazione dei redditi (Irpef e Ires, a seconda che l'investitore sia persona fisica o giuridica).

Normativa: articolo 4 del Decreto-legge 24 gennaio 2015, n. 2 (*Investment Compact*), convertito con modificazioni dalla Legge 24 marzo 2015, n. 22, e successive modifiche.

Fondo di garanzia per piccole e medie imprese

Descrizione dello strumento: lo strumento, rilasciando garanzie dirette (a banche e intermediari finanziari) e controgaranzie (a confidi e altri fondi di garanzia), sostiene l'accesso al credito delle piccole e medie imprese.

Destinatari: piccole e medie imprese e professionisti operanti su tutto il territorio nazionale e in tutti i settori di attività economica (con esclusione del settore finanziario e assicurativo e con alcune limitazioni per il settore agricolo, della pesca e dell'acquacoltura). Le imprese devono essere valutate come economicamente e finanziariamente sane. Sono ammissibili alla garanzia del fondo tutte le operazioni finanziarie riferite all'attività di impresa (finanziamento di investimenti, di capitale circolante, di liquidità, *leasing*, *mini bond*, ecc.).

Agevolazioni: l'aiuto sotteso alla garanzia pubblica può essere concesso ai sensi e nei limiti del Regolamento generale *de minimis* (dunque, fino a 200.000 euro per impresa unica) nonché ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento (UE) n. 651/2014 (intensità di aiuto fino al 20 % dei costi ammissibili, nel caso di piccole imprese, ovvero al 10 % nel caso di medie imprese).

Modalità di accesso: l'accesso è intermediato dalla banca finanziatrice o dal confidi richiedente. La richiesta di accesso al Fondo è, dunque, presentata alla banca e al confidi. Gestore: Raggruppamento Temporaneo di Impresa con Banca del Mezzogiorno-MedioCredito Centrale S.p.A. in qualità di mandatario.

Normativa: Legge 23 dicembre 1996, n. 662 (art. 2, co. 100, lett. a) Legge 7 agosto 1997, n. 266 (art. 15).

Misure per la crescita dimensionale e per il rafforzamento patrimoniale dei confidi

Descrizione dello strumento: le misure sono indirizzate a favorire la crescita dimensionale e il rafforzamento patrimoniale dei confidi e sostenere l'accesso al credito delle PMI. Le PMI associate ai confidi non devono essere in liquidazione o sottoposte a procedura concorsuale per insolvenza, né presentare le condizioni per l'apertura di tale procedura.

Destinatari: confidi iscritti all'albo degli intermediari finanziari di cui all'articolo 106 del TUB; confidi coinvolti in operazioni di fusione in un unico soggetto, avente i requisiti per l'iscrizione nell'albo di cui all'art. 106 del TUB, confidi che hanno stipulato contratti di rete che abbiano erogato, nel loro complesso, garanzie in misura pari ad almeno 150 milioni di euro. L'integrazione del fondo rischi prevista dal DM 17 luglio 2017 può essere richiesta dai soli confidi iscritti all'albo degli intermediari finanziari di cui all'articolo 106 del TUB.

Agevolazioni: il contributo è concesso ai fini della costituzione presso i confidi richiedenti di un apposito e distinto fondo rischi, che i medesimi utilizzano per concedere nuove garanzie alle PMI associate. Il contributo è determinato in funzione dell'ammontare delle garanzie in essere, del capitale sociale e del grado di efficienza della gestione operativa del confidi. L'integrazione prevista dal D.m. 17 luglio 2017 deve essere rapportata all'importo totale delle garanzie nelle quali è subentrato il confidi richiedente (*regime de minimis*).

Modalità di accesso: la domanda si presenta online sul sito del MISE. Le garanzie sono richieste dalle PMI direttamente al confidi.

Normativa: articolo 1, comma 54, della Legge 27 dicembre 2013, n. 147; DM MISE di concerto col MEF del 3 gennaio 2017.

Finanziamenti agevolati a PMI vittime di mancati pagamenti

Descrizione dello strumento: lo strumento intende ripristinare la liquidità delle PMI in situazione di potenziale crisi di liquidità in quanto vittime di mancati pagamenti da parte di imprese debitorie imputate per estorsione, truffa, insolvenza fraudolenta o false comunicazioni sociali.

Destinatari: microimprese e PMI localizzate su tutto il territorio nazionale e operanti in tutti i settori produttivi che risultano parti offese in un procedimento penale a carico di imprese debitorie in corso alla data di presentazione della domanda di accesso al Fondo.

Agevolazioni: finanziamento a tasso zero di importo non superiore a 500.000 euro e non superiore alla somma dei crediti vantati dall'impresa richiedente nei confronti delle imprese debitorie imputate alla data di presentazione della domanda, in ogni caso nei limiti dei massimali di importo previsti dai Regolamenti *de minimis* n. 1407/2013, n.1408/2013 e n. 717/2014. È necessaria la capacità di rimborso del finanziamento agevolato e che il rapporto tra patrimonio netto e totale dell'attivo non sia inferiore al 5%.

Normativa: Legge di stabilità 2016 - articolo 1, commi 199-202; art. 60-bis della Legge n. 96/2017, di modifica dell'art. 1, comma 200 della Legge n. 208/2015; Decreto interministeriale 17 ottobre 2016; Circolare direttoriale 22 dicembre 2016 n. 127554, come modificata dalla Circolare 20 luglio 2017, n. 3203 145.

5.6.3 Agevolazioni regionali

Di seguito, sono analizzati gli aiuti e i finanziamenti erogati dalla Regione Lazio nel periodo 2014-2020 a valere sui fondi strutturali della politica di coesione e che fanno registrare un buon grado di attinenza con i settori ed i campi di intervento previsti per la Zona Logistica Semplificata.

In via preliminare giova ricordare che l'orizzonte strategico e temporale della ZLS si sviluppa in un arco temporale di 14 anni estensibile per ulteriori 7 anni, e sarà quindi interessata dal periodo di programmazione dei fondi 2021-2027 e da quelli successivi 2028-2034.

Per la ZLS non si tratta di dare vita a nuovi strumenti agevolativi riservati alle imprese localizzate nelle aree interessate, quanto di rendere disponibile ulteriore finanza pubblica agli strumenti già attivi, e ove possibile individuando riserve e priorità per gli investimenti da realizzare nei territori ZLS. Gli aiuti e gli incentivi previsti per le imprese della ZLS saranno destinati secondo modi e forme stabiliti nelle disposizioni e negli avvisi e comunque nel rispetto delle regole degli aiuti di Stato.

Gli strumenti che la Regione Lazio ha messo in campo per il periodo di programmazione 2014-2020, previa verifica con i lavori in corso ad opera delle Autorità di Gestione di competenza, possono rappresentare un riferimento utile per gli interventi che saranno programmati nel periodo di programmazione dei fondi strutturali 2021-2027 coinvolgendo le risorse nazionali, a gestione regionale, del Fondo di Sviluppo e Coesione e di eventuali ulteriori contributi regionali.

L'uso congiunto ed integrato di diversi fondi e dei diversi strumenti consente la concentrazione spaziale e tematica delle risorse che rappresentano una condizione essenziale per dare efficacia alla finanza, così da attuare concretamente la strategia regionale. Gli aiuti e gli incentivi dovranno essere definiti in stretta sinergia con quelli messi in campo dalle amministrazioni centrali, così da accrescere l'impatto generato dal calibrato *mix* di misure agevolative a regia regionale, nazionale o comunitaria.

5.6.3.1 Contributi a fondo perduto

Fondo in favore dei lavoratori e delle imprese dell'indotto del settore dell'aeromobile

Descrizione dello strumento: sostegno allo sviluppo delle imprese dell'indotto del settore dell'aeromobile che intendono realizzare un progetto di investimento produttivo - per la riconversione produttiva di servizi industriali e ambientali verso produzioni orientate con le esigenze di mercato - attraverso il finanziamento di uno specifico programma di sviluppo.

Destinatari: imprese che abbiano o intendano aprire una sede operativa nel Lazio, operino in uno dei settori ammissibili, presentino un piano di investimenti in linea con gli obiettivi dell'intervento, affiancato da un piano occupazionale di assunzione e/o stabilizzazione di lavoratori, in misura coerente con il contributo richiesto, secondo i parametri previsti.

Agevolazioni: contributo a fondo perduto che può raggiungere il 100% delle spese ammesse relative al piano degli investimenti ma non può superare 20.000 euro per ogni dipendente. L'importo del contributo richiesto non può essere, in ogni caso, inferiore a 20.000 euro e non può essere superiore a 200.000 euro. Il contributo viene concesso nel rispetto delle disposizioni previste dal regime del *de minimis*. L'aiuto è concesso per la realizzazione di un piano di investimenti insieme a piano occupazionale con le previsioni in termini di nuove assunzioni e/o di stabilizzazioni. Le spese ammissibili sono riconducibili alle seguenti tipologie di investimento: (i) investimenti materiali o immateriali (nuove attrezzature quali mobili, arredi, impianti, macchinari per ufficio; attrezzature e beni strumentali necessari e strettamente funzionali alla manutenzione degli interventi realizzati; attrezzature, impianti e strutture funzionali all'erogazione di servizi di interesse collettivo nell'ambito delle attività di impresa; acquisto, ristrutturazione, adeguamento di beni immobili; progettazione e/o realizzazione di sistemi multimediali per l'utilizzo di tecnologie innovative; realizzazione e/o acquisto di materiali *hardware*, *software*, brevetti e licenze d'uso; opere dell'ingegno e diritti d'autore); (ii) servizi di consulenza (incarichi professionali per la realizzazione di investimenti e le relative consulenze tecniche necessarie alla preparazione e realizzazione del progetto di investimento); (iii) costi diretti e altri oneri (costi relativi all'ottenimento della fideiussione).

Modalità di accesso: presentazione di progettualità a valere su POR FESR.

Normativa: art. 16 della L.R. 24 dicembre 2008 n.31 come modificato dall'art. 13 L.R.10 agosto 2016 n. 12.

Sostegno alla creazione e al consolidamento di *start-up* innovative ad alta intensità di applicazione di conoscenza e alle iniziative di *spin-off* della ricerca in ambiti in linea con le Strategie di specializzazione intelligente

Descrizione dello strumento: promozione della creazione di *start-up* innovative, come definite dalla Legge n. 221/2012, e sostegno alle loro prime fasi di avviamento (cd. *pre-seed*) al fine di renderle interessanti per il mercato del capitale di rischio e consentire loro di reperire la finanza necessaria per consolidare l'idea di *business*. Inoltre, lo strumento intende promuovere il rafforzamento del legame tra il mondo della ricerca regionale e le imprese, attraverso la promozione di *spin-off* della ricerca che, insieme alle *start-up*, costituiscono un volano per la crescita economica e l'occupazione, specie quella giovanile e di alto profilo, nei settori ad alta tecnologia.

Destinatari: *start-up* innovative (ex. D.l. 179/2012) costituite dopo la data di pubblicazione dell'avviso.

Agevolazioni: la dotazione finanziaria ammonta a 8 milioni di euro, con una riserva di 1 milione di euro per progetti di impresa aventi ad oggetto la realizzazione di prodotti, servizi e applicazioni finalizzati alla gestione dell'emergenza Covid-19 e degli effetti economici e sociali ad essa correlati. Sono ammissibili a contributo le spese connesse al *business plan*, in particolare le spese presenti nel piano finanziario riconducibili alle spese di costituzione, investimenti, costo del personale, aumento di capitale e altre spese ammissibili. Più nel dettaglio, sono ammissibili le spese per: (i) oneri di costituzione o aumento di capitale; (ii) acquisto di attrezzature, macchinari, strumenti e sistemi nuovi di fabbrica, dispositivi, *software* e applicativi digitali e la strumentazione accessoria al loro funzionamento; (iii) costi per adeguamento strutturale dei locali, nel limite massimo del 10%; (iv) acquisizione di brevetti, licenze, *know-how* o altre forme di proprietà intellettuale, inclusi i costi per la convalida e la difesa degli attivi immateriali; (v) costi legati alla concessione e all'estensione dei propri brevetti nazionali e internazionali; (vi) servizi di consulenza specialistica (legale, fiscale, *marketing*, ecc.) di natura non routinaria e finalizzati allo sviluppo ed all'implementazione del progetto; (vii) costi per l'accesso e l'utilizzo di infrastrutture, laboratori, attrezzature e strumenti per la ricerca; (viii) acquisto di servizi erogati in modalità *cloud computing* e *saas* (*software as a service*), nonché di *system integration* applicativa e connettività dedicata; (ix) materiali (in particolare per prototipi e vendite per sondare il mercato); (x) costi di promozione e pubblicità; (xi) costi per personale dipendente (o assimilato) diverso dai soci ed assunto successivamente alla data di presentazione della richiesta, nel limite massimo del 40% del totale delle spese ammissibili; (xii) costi per locazioni e utenze, per i primi sei mesi dalla costituzione (avviamento); (xiii) costi per l'ottenimento della fidejussione, nel caso di richiesta di erogazione a titolo di anticipazione.

Modalità di accesso: presentazione di progettualità a valere su POR FESR.

Normativa: Si.Ge.Co. POR FESR.

DIGITAL IMPRESA LAZIO - Contributi per il sostegno dei processi di digitalizzazione delle imprese del Lazio

Descrizione dello strumento: rafforzare la competitività del sistema produttivo laziale promuovendo l'adozione di interventi di digitalizzazione dei processi aziendali e di ammodernamento tecnologico attraverso l'utilizzo di servizi e di soluzioni ICT, in coerenza con l'Agenda Digitale Europea, con la Strategia Nazionale per la Crescita Digitale, con l'Agenda Digitale Lazio e con le priorità della *Smart*

Specialization Strategy (S3). La Regione Lazio ha stanziato 5 milioni di euro, con una riserva di 1,5 milioni per le imprese del commercio ed una riserva del 20% per le imprese con sede operativa in uno dei Comuni ricadenti nelle Aree di Crisi Complessa. L'aiuto è concesso in regime *de minimis*, sotto forma di contributo a fondo perduto nella misura massima del 70% dell'importo complessivo del Progetto ammesso.

Destinatari: i destinatari sono PMI, in forma singola, inclusi i Liberi Professionisti, titolari di partita IVA, con Sede Operativa nel Lazio. Possono presentare istanza anche le PMI e i Liberi Professionisti che non hanno Sede Operativa nel Lazio al momento della presentazione della domanda, purché intendano localizzarsi nel Lazio e si impegnino ad attivare tale Sede Operativa entro la data dell'erogazione. In ogni caso il Progetto deve essere riconducibile alla Sede Operativa nel Lazio.

Agevolazioni: Sono agevolabili Progetti che prevedono l'adozione di una o più soluzioni tecnologiche e/o sistemi digitali, relativi a:

- *digital marketing:* soluzioni di *digital marketing* ossia interventi SEO (*Search Engine Optimization*), SEM (*Search Engine Marketing*), Web, Social e Mobile marketing;
- *e-commerce:* siti di *e-commerce* su piattaforme software CMS (*Content Management System*);
- *punto vendita digitale:* soluzioni digitali per lo sviluppo di servizi *front-end* e *customer experience* nel punto vendita (chioschi, *totem*, *touchpoint*, segnaletica digitale, vetrine intelligenti, ecc.);
- *prenotazione e pagamento:* sistemi di prenotazione e pagamento via *internet* e/o *mobile*; sistemi *Self scanning* e *Self checkout*;
- *stampa 3D:* attrezzature ed applicazioni per la progettazione e la stampa 3D;
- *internet of things:* sistemi e applicazioni in grado di comunicare e condividere dati e informazioni grazie a una rete di sensori intelligenti;
- *logistica digitale:* software e applicazioni digitali per la gestione e il coordinamento della logistica;
- *amministrazione digitale:* soluzioni digitali a supporto della fatturazione elettronica e per l'ottimizzazione del magazzino;
- *sicurezza digitale:* sistemi di sicurezza informatica;
- *sistemi integrati:* sistemi di informazione integrati: quali i sistemi ERP (*Enterprise Resource Planning*), sistemi di gestione documentali e sistemi di *Customer Relationship Management* (CRM); sistemi e applicazioni a supporto dello *smart-working* e del *coworking*.

Modalità di accesso: presentazione candidatura a LazioInnova attraverso piattaforma GeCoWEB.

Normativa: POR FESR 2014-2020.

Mobilità sostenibile e intelligente

Descrizione dello strumento: obiettivo dello strumento è rafforzare la competitività del tessuto produttivo laziale, in coerenza con le aree di specializzazione della S3 regionale, *Green Economy* e Sicurezza, attraverso il sostegno di Progetti Imprenditoriali innovativi in tema di *automotive*, logistica e trasporti, realizzati da imprese, singole e associate, con conseguente impulso e crescita delle filiere collegate e il riposizionamento dell'intero comparto anche rispetto ai mercati internazionali. La presentazione delle candidature avviene attraverso procedura a sportello per i progetti semplici, procedura "a graduatoria" per i progetti integrati. L'aiuto è concesso in regime *de minimis*, o ai sensi al Regolamento generale di esenzione.

Destinatari: i Progetti Semplici possono essere presentati da PMI e Liberi Professionisti e devono essere realizzati entro 12 mesi dalla data di concessione dell'agevolazione. I Progetti Integrati possono essere presentati da: imprese (comprese le Aggregazioni Stabili) e liberi professionisti, in accordo ed in effettiva collaborazione con un Organismo di Ricerca e Diffusione della Conoscenza.

Agevolazione: in coerenza con quanto emerso dalla *call for proposal* "Sostegno al riposizionamento competitivo dei sistemi imprenditoriali territoriali", lo sviluppo e le soluzioni tecnologiche per il riposizionamento competitivo delle filiere individuate dovranno riguardare:

- sviluppo e adozione di soluzioni innovative di prodotto e di processo per un sistema di mobilità integrato, efficiente, ecosostenibile e sicuro (*Smart, Green, Secure and integrated transport*), tra cui in particolare, *Concept* e nuove tecnologie per il veicolo, per lo sviluppo di mini e micro veicoli, il *design* e la prototipazione, *Lightweight and safe structures, Confort and Interiors*, Motori elettrici, *Power train, Aerodynamics, Tire and Handling, Nanotech Automotive*, Nuovi Materiali;
- sviluppo e adozione di soluzioni intelligenti e integrate per la comunità e la mobilità (*Smart solutions for community e mobility*) tra cui in particolare, implementazione di nuovi modelli logistici/distributivi e sviluppo di applicazioni per la logistica in ambito urbano per la distribuzione delle merci e per le infrastrutture di supporto alla mobilità TPL;
- sviluppo della capacità di operare lungo le catene globali del valore e di internazionalizzare la propria presenza sul mercato, tra cui in particolare sviluppo e/o adozione di tecnologie *RFiD e gate Automation* o di tecnologie similari per la Logistica Intermodale, sviluppo di tecnologie non invasive per il controllo delle merci.

Modalità di accesso: presentazione candidatura a Lazio Innova.

Normativa: POR FESR 2014-2020.

Incentivi all'acquisto di servizi di supporto all'internazionalizzazione in favore delle PMI - Voucher Internazionalizzazione

Descrizione dello strumento: sostegno agli interventi di internazionalizzazione per favorire l'accesso sui mercati esteri delle micro, piccole e medie imprese regionali, che includono una o più tipologie di intervento relative a: (i) il sostegno alla partecipazione a manifestazioni fieristiche e/o a saloni internazionali e/o a rilevanti eventi commerciali in Paesi U.E e in Paesi *extra* UE (gli eventi che si svolgono sul territorio nazionale sono ammissibili solo se inseriti nel calendario delle manifestazioni fieristiche in Italia predisposto in collaborazione con la Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, il Ministero dello Sviluppo Economico - MISE, l'Associazione Esposizioni e Fiere Italiane - AEFI, il Comitato Fiere Industria -CFI e il Comitato Fiere Terziario – CFT); (ii) l'acquisizione di servizi per l'internazionalizzazione forniti da una "Società di TEM" (*Temporary Export Manager*) iscritta nell'apposito elenco tenuto presso il Ministero dello Sviluppo Economico oppure da altri soggetti (a titolo esemplificativo: centri servizi, consorzi tra imprese, società di ricerche di mercato, società specializzate nell'innovazione organizzativa e commerciale, società, studi e consulenti specializzati in internazionalizzazione, università/centri di ricerca).

Destinatari: micro, piccole e medie imprese regionali, in forma singola, inclusi i Liberi Professionisti, titolari di partita IVA.

Agevolazioni: si prevede che tale linea di finanziamento, che nella Programmazione 2014-2020 aveva una dotazione finanziaria di 5.000.000,00 euro a valere sulle risorse del POR FESR 2014-2020, verrà riconfermata. I costi di progetto ammissibili da rendicontare devono essere ricompresi tra 5.000 e 35.000 euro, fino a 20.000 euro per i servizi TEM. L'aiuto è concesso in regime *de minimis*, sotto forma di contributo a fondo perduto in misura compresa fra il 45% e il 70% dell'importo complessivo del Progetto. La spesa ammissibile per la partecipazione a fiere riguarda la spesa connessa alla partecipazione a manifestazioni fieristiche, saloni internazionali, rilevanti eventi commerciali, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo: affitto di spazi espositivi e inserimento nel catalogo dell'evento, progettazione e allestimento dello stand, trasporto e assicurazione dei materiali, servizi di interpretariato e *hostess*, produzione di materiali promozionali. La spesa ammissibile per i Servizi TEM per servizi a supporto dell'internazionalizzazione (a corpo o a giornata/ora) forniti nell'ambito del progetto, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo: l'acquisizione di competenze di *management*, tecniche, tecnologiche, tra le quali il *program manager* (gestione del percorso di internazionalizzazione), l'*innovation manager* (accompagnamento all'innovazione e trasformazione digitale, di prodotto e dei modelli di *business* aziendali), l'*export manager* (analisi dei paesi *target*, analisi di mercato, adeguamento prodotti); analisi e ricerche di mercato; affiancamento nell'individuazione di potenziali *partner* industriali e/o commerciali e nell'identificazione/acquisizione di nuovi clienti; assistenza legale, organizzativa, contrattuale e fiscale; sviluppo di competenze; supporto specialistico per la realizzazione di incontri B2B; supporto specialistico per l'adeguamento del sito e del materiale promozionale, per il *web marketing* per il commercio *on-line* e per l'adesione a piattaforme di *e-commerce*.

Modalità di accesso: presentazione di progettualità a valere sul POR FESR.

Normativa: POR FESR LAZIO 2014-2020. Si.Ge.Co.

Sostegno alla partecipazione di *start-up* e PMI del Lazio a un programma di trasferimento di tecnologia dell'intelligenza artificiale

Descrizione dello strumento: azione realizzata da Lazio Innova nell'ambito del programma di rafforzamento dell'offerta degli Spazio Attivo, che ha selezionato attraverso quell'iniziativa PMI e *start-up* beneficiarie di servizi reali offrendo quindi sostegno per la partecipazione ad un programma intensivo di trasferimento di tecnologie AI, attraverso la restituzione di un costo inferiore ai prezzi di mercato.

Destinatari: PMI

Agevolazioni: il programma ha una durata di otto settimane durante la quale ricercatori, ingegneri e *partner* specializzati nelle soluzioni tecnologiche basate sull'AI svilupperanno i progetti presentati dalle PMI e dalle *start-up* del Lazio ritenuti più promettenti in fase di ammissione al programma al fine di condurre una "prova di fattibilità" di una soluzione innovativa basata sull'AI per ognuno dei progetti. Gli *output* di qualsiasi natura che costituiscono i risultati del programma di trasferimento tecnologico agevolato, saranno di proprietà intellettuale della PMI proponente il progetto.

Modalità di accesso: presentazione di progettualità sul portale di LazioInnova.

Normativa: Determina LazioInnova del 28.01.2019.

Contributi per il sostegno dei processi di internazionalizzazione delle PMI del Lazio

Descrizione dello strumento: sostegno alla competitività del sistema produttivo laziale mediante la concessione di contributi a fondo perduto per progetti di internazionalizzazione realizzati da PMI, in forma singola e associata, rappresentative dei comparti e settori regionali, prioritariamente quelli ricadenti nelle aree della *Smart Specialisation Strategy* regionale.

Destinatari: PMI

Agevolazioni: sono agevolabili progetti di internazionalizzazione e di promozione dell'*export* delle PMI finalizzati all'apertura e al consolidamento nei mercati esteri, che risultino coerenti con la programmazione regionale settoriale e prevedono la realizzazione di una o più delle seguenti attività: partecipazione a Fiere e Manifestazioni Internazionali; attività e relative spese connesse alla realizzazione della prima vendita in un Paese estero; progettazione e realizzazione di eventi promozionali, tramite l'acquisizione di servizi specialistici da qualificati fornitori indipendenti, volti alla valorizzazione della singola impresa o, in caso di aggregazioni, di filiere e reti di imprese; realizzazione temporanea all'estero, per un periodo massimo di 12 mesi, di *showroom* e centri espositivi; acquisizione di altri servizi specialistici per l'internazionalizzazione, quali piani di penetrazione commerciale in un determinato paese e settore, *Temporary Export Manager* e altre consulenze specialistiche ad integrazione di funzioni aziendali e funzionali al progetto di internazionalizzazione; attività volte a migliorare la qualità della struttura aziendale o del sistema produttivo ai fini dell'esportazione o per finalizzare accordi con clienti o *partner* esteri, ad acquisire le necessarie certificazioni attinenti standard tecnici, qualità, tipicità dei prodotti e sistemi ambientali, a proteggere nei paesi *target* marchi o altri diritti di privativa industriale, a tradurre strumenti commerciali o tecnici.

Modalità di accesso: presentazione di progettualità a valere sul POR FESR.

Normativa: Si.Ge.Co. POR FESR.

Sostegno alla *Circular Economy* ed al risparmio energetico

Descrizione dello strumento: riqualificazione settoriale, sviluppo delle filiere e rafforzamento della competitività del tessuto produttivo laziale, in coerenza con l'area di specializzazione della *Smart Specialisation Strategy* (S3) regionale e *Green Economy*, attraverso il sostegno di progetti imprenditoriali.

Destinatari: imprese singole e associate.

Agevolazioni: si prevede che tale linea di finanziamento, che nella Programmazione 2014-2020 aveva una dotazione finanziaria di 10.000.000 di euro (2.000.000,00 euro per il sostegno alla valorizzazione economica dell'innovazione attraverso la sperimentazione e l'adozione di soluzioni innovative; 4.000.000,00 euro per il sostegno alle attività collaborative di R&S; 4.000.000,00 euro per il riposizionamento competitivo) verrà riconfermata nel nuovo periodo di programmazione. I progetti integrati devono presentare un importo complessivo di spese ammissibili non inferiore ad 500.000,00 euro e non possono complessivamente beneficiare di una sovvenzione superiore a 3.000.000,00 euro. La sovvenzione è un contributo a fondo perduto concessa ai sensi del RGE o del *de minimis*. In coerenza con le priorità espresse dalla S3, gli ambiti nei quali il progetto imprenditoriale dovrà conseguire risultati significativi, sono:

- in ambito *circular economy*: (i) innovazioni di prodotto e di processo in tema di utilizzo efficiente delle risorse e di trattamento e trasformazione dei rifiuti, compreso il riuso dei materiali in un'ottica di economia circolare; (ii) progettazione e sperimentazione prototipale di modelli tecnologici integrati finalizzati al rafforzamento dei percorsi di simbiosi industriale, per la riduzione, riciclo e riuso degli scarti alimentari; (iii) lo sviluppo di sistemi di ciclo integrato delle acque e al riciclo delle materie prime; (iv) sistemi, strumenti e metodologie per lo sviluppo delle tecnologie per la fornitura, l'uso razionale e la sanificazione dell'acqua; (v) strumenti tecnologici innovativi in grado di aumentare il tempo di vita dei prodotti e di efficientare il ciclo produttivo; (vi) sperimentazione di nuovi modelli di *packaging* intelligente che prevedano anche l'utilizzo di materiali recuperati; (vii) investimenti produttivi frutto di attività di ricerca sulle tematiche di cui ai precedenti punti ovvero di tecnologie non applicate in precedenza nello specifico settore;
- in ambito energia: (i) innovazioni tecnologiche in ambito "*smart grid*", focalizzate sulla modernizzazione dei sistemi di stoccaggio e di distribuzione dell'energia; (ii) sistemi innovativi e più performanti per la generazione di energia da fonti rinnovabili (come impianti solari ad alta concentrazione HCPV per sviluppo di energia da FER, teleriscaldamento a biomasse e geotermia, ecc.), anche in ambito di *energy community*, nell'ottica di implementare l'autoproduzione di energia e l'ottimizzazione dei consumi, nonché la riduzione dell'impatto ambientale delle tecnologie più diffuse; (iii) sviluppo di tecnologie in ambito "*biofuel*" e "*bioenergy*", che migliorino l'efficienza, la diversificazione, i costi di stoccaggio e di approvvigionamento delle materie prime; (iv) investimenti produttivi frutto di attività di ricerca sulle tematiche di cui ai precedenti punti.

Modalità di accesso: presentazione di progettualità a valere sul POR FESR.

Normativa: Si.Ge.Co. POR FESR.

Progetti di Gruppi di Ricerca 2020

Descrizione dello strumento: lo strumento mira a rafforzare la capacità del sistema della ricerca e a favorire la competitività del sistema produttivo del Lazio, mediante la concessione di contributi a fondo perduto sui costi sostenuti dagli Organismi di Ricerca e Diffusione della Conoscenza (OdR) per la realizzazione di progetti di ricerca. Il contributo è a fondo perduto ed è un finanziamento pubblico di attività non economiche, realizzate in allo scopo di acquisire maggiori conoscenze attraverso il Progetto RSI finanziato, che non si configura per tale motivo come un Aiuto di Stato. Il contributo è pari al 100% dei Costi Ammessi ed il massimo concedibile per un singolo progetto è di 150.000 euro. La dotazione finanziaria è di 20.000.000,00 euro.

Destinatari: Organismi di Ricerca e Diffusione della Conoscenza con sede nel Lazio, in forma aggregata (ATS o accordi di cooperazione) o in forma singola, solo se associano al gruppo di ricerca almeno un ricercatore appartenente ad un diverso OdR.

Agevolazione: i progetti ricerca devono ricadere in una delle aree di specializzazione (AdS) ossia Aerospazio, Scienze della vita, Beni culturali e tecnologie della cultura, *Agrifood*, Industrie creative digitali, *Green Economy* e Sicurezza della *Smart Specialisation Strategy* Regionale (S3), essere coerenti con gli obiettivi dei programmi nazionali ed europei per la ricerca e l'innovazione e devono essere finalizzati a produrre dei risultati di interesse delle Imprese del Lazio.

Modalità di accesso: presentazione candidatura a Lazio Innova attraverso piattaforma GeCoWEB.

Normativa: Si.Ge.Co. POR FESR.

Realizzazione di servizi formativi integrati per lavoratori di imprese del Lazio per il contrasto e la gestione delle crisi aziendali

Descrizione dello strumento: la misura ha come oggetto il finanziamento di progetti integrati per l'attivazione di lavoratori delle imprese in crisi aventi almeno una sede operativa nella Regione Lazio e si pone l'obiettivo di rappresentare una offerta di servizi di orientamento e formazione e accompagnamento all'inserimento lavorativo, attraverso soggetti con competenza ed esperienza specifica in tali settori, rivolta ai lavoratori, impiegati in aziende in crisi, che beneficiano di trattamenti di integrazioni salariali.

Destinatari: I destinatari dei percorsi sono i lavoratori occupati presso sedi operative collocate in Regione Lazio appartenenti ad imprese di cui agli articoli 20 e 21 del D.lgs.vo n. 148/2015, in possesso dei seguenti requisiti: (i) essere beneficiari di trattamenti di integrazione salariale ai sensi delle disposizioni di cui al Capo III del succitato Decreto; (ii) possedere nazionalità italiana o di altri paesi appartenenti all'UE o nazionalità di paesi non appartenenti all'UE, con regolare permesso di soggiorno in Italia; (iii) essere residenti o domiciliati nel Lazio.

Agevolazione: sostegno per attività formativa nelle aree tematiche della chimica e farmaceutica, servizi di informatica, meccanica e impiantistica; edilizia; trasporti e logistica, *green economy*, agroalimentare.

Modalità di accesso: presentazione di progettualità a valere sul POR FSE.

Normativa: Si.Ge.Co. POR FSE; D.lgs.vo n. 148/2015.

Crescita dell'adattabilità dei lavoratori attraverso la formazione

Descrizione dello strumento: la misura riguarda la realizzazione di interventi formativi aziendali o multi-aziendali per l'aggiornamento, la specializzazione e la riqualificazione delle lavoratrici e dei lavoratori dipendenti ed interventi formativi per *manager*, titolari di aziende, lavoratori autonomi.

Destinatari: i destinatari sono lavoratori occupati presso imprese operanti in unità localizzate nel territorio regionale, titolari d'impresa, *manager* a contratto, lavoratori autonomi.

Agevolazione: sostegno per la promozione di iniziative di aggiornamento professionale con finalità di migliorare l'inclusione lavorativa della parte più fragile della popolazione occupata come ultraquarantenni e ultracinquantenni, donne in settori e in ruoli a squilibrio di genere, disabili, altri appartenenti alle fasce deboli, lavoratori in genere a rischio di blocco professionale o di espulsione precoce dal mercato del lavoro. L'iniziativa ha trovato nel periodo di programmazione 2014-2020 uno stanziamento di 15.500.000 euro che, pertanto, potrà essere riproposto in misura analoga anche nel nuovo periodo di programmazione.

Modalità di accesso: presentazione di progettualità a valere sul POR FSE.

Normativa: Si.Ge.Co. POR FSE.

APEA⁷⁷ - Aree produttive ecologicamente attrezzate

Descrizione dello strumento: contributi a fondo perduto per la valorizzazione delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA).

Destinatari: imprese aderenti all'APEA al momento della concessione definitiva e soggetti che hanno aderito ad un progetto di APEA, per il quale sia stato richiesto formalmente il riconoscimento, mediante il Portale *Green Lazio*.

Agevolazioni: sostegno ad investimenti finalizzati alla riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di gas climalteranti e alla riduzione degli altri impatti ambientali dei processi produttivi che riguardano investimenti per l'efficienza energetica, la produzione di energia da fonti rinnovabili destinata all'autoconsumo, la riduzione di emissioni inquinanti, il risparmio e il riciclo dell'acqua all'interno del ciclo produttivo o per il riutilizzo delle acque reflue industriali. Tra le finalità di tali investimenti rientrano anche la trasformazione dei residui di lavorazione in prodotti e sottoprodotti, l'utilizzo di sottoprodotti di altre imprese o materiale riutilizzato o riciclato nel proprio ciclo produttivo in luogo di materie prime convenzionali, la preparazione al riutilizzo o il riciclaggio di determinati rifiuti speciali (c.d. "*End of Waste*") per imprese già autorizzate al trattamento di tali tipologie di rifiuti speciali e la riduzione di altri impatti ambientali dei sistemi produttivi. Si prevede che tale priorità di finanziamento, che nella Programmazione 2014-2020 ha avuto una dotazione finanziaria di 11.000.000,00 euro a valere sulle risorse del POR FESR, verrà riconfermata anche nel nuovo periodo di programmazione. Le risorse sono concesse, di norma, in regime *de minimis*, sotto forma di contributo a fondo perduto nella misura del 50% delle spese ammesse. In alternativa il contributo a fondo perduto può essere richiesto come aiuto, o più aiuti in esenzione ai sensi del Regolamento Generale di esenzione per categoria⁷⁸.

Modalità di accesso: presentazione di progettualità a valere sul POR FESR.

Normativa: Si.Ge.Co. POR FESR.

Fondo per la riduzione della pressione fiscale a carico delle imprese *start-up* innovative

Descrizione dello strumento: sostenere lo sviluppo di nuovi soggetti imprenditoriali nella forma di "*start-up* innovative", come definite dalla normativa nazionale (articoli da 25 a 32 del Decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese" convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221 e ss. mm. e ii., in seguito "*disciplina sulle start-up innovative*"), al fine di favorire la crescita sostenibile, lo sviluppo tecnologico, la nuova imprenditorialità e l'occupazione, in particolare giovanile, sul proprio territorio.

Destinatari: Imprese che, alla data di presentazione della richiesta, risultino iscritte nella apposita sezione speciale del registro delle imprese tenuto dalle CCIAA competenti, previsto dalla disciplina *start-up* innovative (articolo 25, comma 8 del D.l. 179/2012) e in possesso dei seguenti ulteriori

⁷⁷ Per quanto riguarda il periodo di Programmazione 2021-2027, si proseguirà nella direzione di favorire simbiosi industriale ed economia circolare, anche senza il vincolo di sostenere le imprese appartenenti ad APEA riconosciute, facilitando l'accesso alle risorse.

⁷⁸ Regolamento (UE) n. 651/2014 che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato.

requisiti tra le quali che esercitino la propria attività nel territorio della Regione Lazio, per la quale, nei primi due esercizi fiscali, abbiano pagato l'imposta IRAP dovuta

Agevolazioni: sono concesse agevolazioni nella forma di contributo a fondo perduto in misura massima pari all'entità degli oneri di natura fiscale, relativi all'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP), sostenuti come *start-up* innovativa nella Regione Lazio, nei primi due esercizi fiscali. Il contributo può essere richiesto anche per un solo esercizio fiscale. Il contributo viene concesso per una sola volta e nel rispetto delle disposizioni previste dal regime "*de minimis*" di cui ai Reg. (UE) 1407/2013, 1408/2013 (sett. Agricolo) e 717/2014 (pesca e acquacoltura). L'importo complessivo degli aiuti "*de minimis*" concessi ad un'impresa unica, non può superare i massimali indicati nei rispettivi Regolamenti.

Modalità di accesso: presentazione di progettualità a valere su risorse regionali.

Normativa: Legge di stabilità Regionale 2015, 30 Dicembre 2014.

Fondo per la nascita e lo sviluppo di imprese *start-up* innovative

Descrizione dello strumento: concessione di contributi a fondo perduto finalizzati allo sviluppo di nuovi progetti imprenditoriali, posti in essere da PMI costituite o costituenti, classificabili come *start-up* innovative ai sensi della normativa sopra richiamata. L'intervento del Fondo potrà essere attivato solamente in presenza di un apporto di capitale da parte di uno o più Investitori Indipendenti per un importo almeno pari al contributo regionale concesso

Destinatari: possono presentare richiesta per la concessione del contributo le *start-up* innovative, definite tali ai sensi del comma 2 dell'art. 25 del soprarichiamato D.L. n. 179/2012, e classificabili come PMI che tra gli altri requisiti, siano costituite da non più di 24 mesi alla data di presentazione del formulario e abbiano almeno una sede operativa principale nel Lazio.

Agevolazioni: concessione di contributi a fondo perduto, per importi compresi tra € 20.000,00 ed € 30.000,00 sono agevolabili progetti imprenditoriali in linea con la *Smart Specialisation Strategy* (S3) regionale, adottata con DGR 478 del 17/07/2014, e che ricadano nelle seguenti aree di specializzazione: Aerospazio, Scienze della vita, Patrimonio culturale e tecnologie della cultura, Industrie creative digitali, *Agrifood*, *Green Economy* e Sicurezza (*Homeland security*).

Modalità di accesso: presentazione di progettualità a valere su risorse regionali.

Normativa: Legge regionale n. 13/2013 art. 6 "Fondo per la nascita e lo sviluppo di imprese *start-up* innovative.

5.6.3.2 Finanziamenti

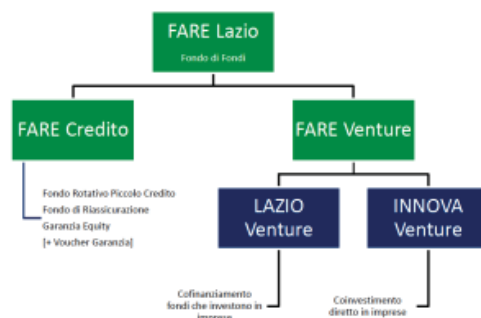
La Regione Lazio ha istituito il Fondo FARELazio dentro cui confluiscono le risorse per gli strumenti finanziari della programmazione europea 2014-2020 della Regione Lazio. Il fondo è destinato al sostegno all'accesso al credito e alle garanzie. Attraverso LazioInnova⁷⁹ ha aggiudicato al

⁷⁹ Determinazione Dirigenziale n. G07602 del 5 luglio 2016, lo schema di "Accordo di finanziamento tra Regione Lazio e Lazio Innova per la gestione del Fondo di Fondi e delle risorse istituiti con il contributo del POR FESR Lazio 2014-2020 e di altri fondi regionali" stipulato in data 7 luglio 2016 reg. cron. 19459/2016.

Raggruppamento Temporaneo d'Imprese (RTI) Artigiancassa e Mediocredito Centrale il compito di gestire il fondo suddiviso in due sezioni⁸⁰:

- FARE Credito, che gestisce quattro misure per l'accesso al credito delle PMI e i cui bandi sono veicolati sulla nuova piattaforma telematica Fare Lazio;
- FARE Venture, che interviene nel capitale di rischio, articolato in due parti:
 - a) Lazio *Venture*, che prevede il co-finanziamento in fondi, costituiti o costituendi, che investono nelle *start-up* o PMI del territorio;
 - b) Innova *Venture*, che prevede il co-investimento diretto nel capitale delle imprese del Lazio.

La struttura di FARE Lazio



Fonte: Sito istituzionale

Sezione FARE Credito

La dotazione iniziale degli strumenti finanziari affidati in gestione è stata circa 60 milioni di euro, in parte a valere su risorse regionali, incrementa della massima misura possibile per ulteriori 13 milioni di euro.

Il pacchetto affidato in gestione è composto dai seguenti quattro strumenti, tutti operativi:

- Fondo Rotativo Piccolo Credito_ Il Fondo rotativo sostiene le PMI con esigenze finanziarie di importo contenuto con difficoltà di accesso al credito, con la concessione diretta di prestiti a tasso zero (per un massimo 50.000 euro), minimizzando i costi, i tempi e la complessità del processo di istruttoria e di erogazione. Il Fondo è suddiviso nelle sezioni relative al riposizionamento competitivo del settore manifatturiero, alla riduzione dei costi energetici per le imprese localizzate in aree industriali e ad interventi a valere su fondi regionali, per l'artigianato, per le società cooperative e per il turismo. Il finanziamento a tasso zero è erogato con un importo minimo di 10.000 euro e massimo di 50.000 euro e la durata minima è di dodici mesi, mentre quella massima è di sessanta mesi. Sono ammesse le spese per investimenti materiali e immateriali, realizzazione di opere murarie, consulenze, capitale circolante, per il rafforzamento delle attività generali dell'impresa (quali le attività volte a stabilizzare e difendere la posizione di mercato esistente rafforzando la capacità produttiva), realizzazione di nuovi progetti (quali la costruzione di nuovi impianti, una nuova campagna di *marketing*), penetrazione di nuovi mercati (espansione di prodotto o di servizi, espansione territoriale); nuovi sviluppi da parte delle imprese (nuovi brevetti o prodotti). Al fine di contenere l'impatto sul tessuto imprenditoriale dell'epidemia Covid-19 è stato attivato nell'ambito del Fondo

⁸⁰ Informazioni basate sulla presentazione a cura della Regione Lazio in occasione dell'incontro di partenariato 2021-2027 dedicato all'attuazione delle Politiche di Coesione attraverso Strumenti Finanziari - Programmazione della politica di coesione 2021-2027 – Tavolo 1 –Un'Europa più Intelligente.

Rotativo Piccolo Credito uno specifico intervento a sostegno del fabbisogno di liquidità delle imprese, con l'erogazione di prestiti del valore di 10.000 euro".

- **Garanzia Equity_** Concessione di una garanzia gratuita su aumenti di capitale sociale effettuati da PMI che abbiano almeno due bilanci approvati, con l'obiettivo di rafforzamento della struttura patrimoniale delle imprese, anche al fine di migliorarne le possibilità di accesso a nuovo credito e di ottenere ulteriori investimenti nel capitale di rischio. La garanzia copre sia soci preesistenti che nuovi soci, persone fisiche o giuridiche; sono esclusi i *business angels* e gli investitori istituzionali. L'aumento di capitale minimo è pari a 50.000 euro, la copertura della garanzia fino al 50% e l'importo massimo del rischio assunto per singola impresa è pari a 200.000 euro.
- **Fondo di Riassicurazione_** Il Fondo sostiene le PMI offrendo una riassicurazione del rischio assunto dai confidi che erogano garanzie al credito per finanziamenti alle imprese, riducendo, in tale modo, il costo sostenuto per l'ottenimento della garanzia. Riassicurazione fino al massimo dell'80% dell'importo garantito dal confidi, l'importo massimo garantito dal confidi è pari a 250.000 euro e l'importo massimo della riassicurazione è pari a 200.000 euro.
- **Voucher Garanzia_** Al fine di incrementare la capacità di credito e l'accesso al mercato delle PMI è erogato un contributo a fondo perduto (*voucher*) a copertura, parziale o integrale, del costo sostenuto per l'ottenimento di una garanzia rilasciata da un confidi a fronte di un finanziamento dal sistema bancario o da intermediari finanziari vigilati, anche in forma di *leasing*. Il contributo può essere abbinato con l'intervento del Fondo di Riassicurazione.

Mediante atto aggiuntivo, è stato affidato al RTI anche l'intervento "Pronto cassa".

Sezione FARE Venture

La Sezione prevede uno strumento finanziario con il coinvolgimento delle risorse private e consente di ingaggiare nuovi operatori sul territorio regionale e rafforzare l'ecosistema finanziario in essere. Un incentivo legato alla ripartizione dei profitti piuttosto che alla mitigazione delle perdite, limita il livello di rischio che gli operatori di mercato cofinanziati o i coinvestitori privati sono disposti ad assumere. Le decisioni di investimento, gestione e disinvestimento sono assunte da un Comitato di Investimento composto da tre esperti indipendenti appositamente selezionati. La sezione prevede:

- **LAZIO Venture_** Può investire "veicoli vigilati" rappresentati da fondi comuni di investimento e società di investimento a capitale fisso. I veicoli possono essere interamente dedicati al Lazio, oppure possono associare al fondo principale un fondo parallelo dedicato al Lazio. I veicoli investono nelle PMI che non hanno operato in alcun mercato o che operano da meno di sette anni dalla prima vendita commerciale. Sono quattro i paralleli appositamente istituiti:
 - Fondo VERTIS VENTURE 4 SCALE UP LAZIO (VV4), dedicato a tecnologie, prodotti e/o servizi riferibili ai settori delle tecnologie industriali e delle tecnologie digitali, quali *robot*, macchine automatiche, produzione e gestione dell'energia, IoT, aerospazio, trasporti, servizi di vendita e distribuzione *on-line*, sistemi per telecomunicazioni, servizi per la salute, *hardware*, *software*, agroalimentare, nuovi materiali, chimica, tecnologie per il settore finanziario;
 - Fondo BARCAMPER VENTURES LAZIO (BVL), dedicato ad iniziative caratterizzate da forte innovazione che si trovano in fase *seed*, *early stage*, *late stage* che operano nei settori tecnologici di *information and communication technology* e *digital media*, meccanica avanzata e mecatronica, elettronica ed elettromeccanica, ambiente ed energia, disegno industriale, nuovi materiali, tecnologie robotiche, intelligenza artificiale e isole robotizzate, tecnologie industriali nei trasporti a *low – zero emission*;

- Fondo United Ventures II Lazio (UV2L), dedicato ad imprese in fase *early stage*, ovvero *start-up* già avviate, su iniziative fortemente innovative nell'ambito delle tecnologie *digital* nei settori dell'*automation*, *foodtech/agritech*, *fintech/insurtech*, *education & training*, *data analytics*, *mobility & transportation*, *health-tech*, *security*, IoT e *artificial intelligence*;
- Fondo Tech Growth Lazio (TGL), destinato a piccole e medie società dotate di capacità e patrimonio tecnologico, aventi un fatturato indicativo tra i 5 e i 70 milioni di euro che vogliano rafforzare la loro capacità competitiva e commerciale in mercati emergenti e già esistenti a livello internazionale.
- INNOVA Venture_ È un fondo dalle caratteristiche più tradizionali ed investe direttamente nelle imprese, in presenza di coinvestitori privati e indipendenti rispetto ai soci con una partecipazione che non può essere di maggioranza. Co-Investimento (pubblico+privato) da un minimo di 350.000 euro ad un massimo 6 milioni di euro (inclusi i *follow-on*) con una quota pubblica massima di 2,5 milioni di euro (inclusi i *follow-on*).

5.7 Le agevolazioni e gli incentivi a supporto dei fabbisogni dei settori *target* per la ZLS

5.7.1 Punti di debolezza dei settori *target* in ambito ZLS e necessità di sostegno

L'analisi macroeconomica e sociale condotta ai fini della predisposizione del Piano di Sviluppo Strategico evidenzia per le imprese laziali dei settori *target* in ambito ZLS fabbisogni specifici di sostegno e accompagnamento, che si vanno acuendo in ragione degli effetti della crisi epidemiologica. I principali aspetti riguardano:

- sostegno per la localizzazione_ Si tratta di un fabbisogno legato alla opportunità offerta agli investitori regionali ed *extra*-regionali di sostenere imprese localizzate in area ZLS a fronte della partecipazione ad un territorio infrastrutturato, collegato con i principali poli logistici e agevolato. Rientrano in tale fattispecie le iniziative che intendono sostenere l'insediamento di nuove imprese all'interno di filiere esistenti e all'interno dei sistemi locali o gli investimenti delle imprese esistenti in tema di animazione e *marketing* territoriale, di supporto alla organizzazione, razionalizzazione e customizzazione degli incentivi disponibili (il 22,4% degli imprenditori laziali intervistati da Istat⁸¹ intende riorganizzare i processi e gli spazi di lavoro o gli spazi commerciali, mentre il 10,3% intende produrre nuovi beni e offrire nuovi servizi introducendo nuovi processi produttivi non connessi con l'emergenza sanitaria);
- sostegno per la "resilienza" e la "ripartenza" _ Si tratta di un fabbisogno legato alla necessità di ripianare perdite finanziarie e di mercato legate a fenomeni di crisi di mercato, di settore o legati alla crisi dovuta al Covid-19. Rientrano in tale fattispecie le iniziative che intendono migliorare l'accesso al credito e la liquidità, la defiscalizzazione dei processi produttivi e del lavoro, il ristoro a fronte di interventi di interesse pubblico (il 42% degli imprenditori laziali intervistati da ISTAT ha dichiarato di avere fatto ricorso a nuovo debito per il superamento della crisi ed il 12,1% intende differire o annullare i piani di investimento, inclusi quelli in R&S);
- sostegno per lo sviluppo produttivo_ Si tratta di un fabbisogno legato all'opportunità di rafforzare un posizionamento sul mercato ed un guadagno di capacità competitiva. Rientrano in tale fattispecie le iniziative che intendono migliorare l'innovazione, promuovere la ricerca industriale, sostenere l'internazionalizzazione, sostenere l'evoluzione dei processi produttivi, soprattutto in ottica circolare, *green* e *digital* (il 10,0% degli imprenditori laziali intervistati da

⁸¹ ISTAT, "Situazione e prospettive delle imprese nell'emergenza sanitaria Covid-19", rilevazione condotta tra l'8 e il 29 maggio 2020.

ISTAT intende investire per accelerare la transizione digitale e cavalcare la transizione verde, mentre il 9,3% intende adottare nuovi modelli di business).

5.7.2 Associazione strumenti più rilevanti in funzione del fabbisogno rilevato

Con riferimento al sostegno per la localizzazione, gli strumenti di Invitalia per l'attrazione degli investimenti, le misure nazionali per il sostegno alla reindustrializzazione per le aree di crisi industriale e per il rilancio delle imprese sequestrate o confiscate e gli strumenti che si collegano alla Carta degli aiuti a finalità regionale rappresentano certamente opportunità significative ove la Regione Lazio intenda incentivare in ambito ZLS politiche di popolamento del proprio contesto produttivo, incluse le operazioni di *reshoring* per le imprese che intendano rientrare in Italia. Molto efficaci, inoltre, saranno le agevolazioni di natura doganale nell'ambito della possibile attivazione di una zona franca doganale interclusa e le politiche regionali e nazionali di defiscalizzazione degli oneri del lavoro.

Con riferimento al sostegno per la "resilienza" e la "ripartenza" del settore produttivo, i principali strumenti di incentivi economici deriveranno principalmente dai pacchetti straordinari identificati dal NGEU e dalla politica regionale promossa dalle risorse proprie. Gli strumenti di REACT EU e del *Recovery and Resilience Facility* costituiscono due straordinarie fonti di supporto focalizzate proprio a promuovere la ripartenza.

Nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), all'interno della Missione 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile), la componente M3C2_Intermodalità e logistica integrata prevede interventi destinati al miglioramento della competitività, capacità e resilienza del sistema della logistica, che possono avere implicazioni sulla ZLS.

In particolare, l'obiettivo riguarda:

- potenziamento della competitività del sistema portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di una pianificazione integrata;
- miglioramento della sostenibilità ambientale, resilienza ai cambiamenti climatici ed efficientamento energetico dei porti;
- digitalizzazione della catena logistica e del traffico aereo;
- riduzione delle emissioni connesse all'attività di movimentazione delle merci.

Questa componente prevede i seguenti due ambiti di intervento:

- Sviluppo del sistema portuale, con interventi riguardanti:
 - Riforma 1.1: Semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica;
 - Riforma 1.2: Attuazione del Regolamento che definisce l'aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali;
- Intermodalità e logistica integrata, con interventi riguardanti:
 - Riforma 2.1: Semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione attraverso l'effettiva implementazione dello Sportello Unico dei Controlli;
 - Riforma 2.2: Interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PLN) per la rete dei porti, al fine di introdurre la digitalizzazione dei servizi di trasporto passeggeri e merci;
 - Riforma 2.3: Semplificazione delle procedure logistiche e digitalizzazione dei documenti, con particolare riferimento all'adozione della CMR elettronica, alla modernizzazione della

normativa sulla spedizione delle merci, all'individuazione dei laboratori di analisi accreditati per i controlli sulle merci.

Il PNRR destina 250 Meuro alla digitalizzazione della catena logistica.

Le risorse proprie regionali, infine, parteciperanno con forza nelle iniziative di sostegno, come evidenziato nel Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2021-2023, di cui alla L.R. 26/2020. I finanziamenti proposti attraverso lo strumento FARE Lazio rappresentano sicuramente una opportunità per sostenere le imprese in difficoltà, specificatamente finanziaria e di liquidità, e costituiscono un importante tassello della politica di incentivazione pubblica veicolabile nella ZLS. I fondi di garanzia ed il supporto finanziario offerto da alcuni strumenti promossi dalle amministrazioni nazionali (p.e. MISE) e da CDP rappresentano, infine, ulteriori opportunità da valorizzare in ambito ZLS.

Con riferimento al sostegno per lo sviluppo produttivo, l'associazione in particolare con l'Obiettivo di *Policy* 1 e 2 e 3 diventa naturale nella nuova programmazione dei Fondi Strutturali. La Politica di Coesione per il nuovo periodo di Programmazione 2021-2027 sta rivedendo i propri strumenti di sostegno (Programmi Operativi Regionali e Nazionali), ma l'Accordo di Partenariato, in via di definizione, ed i Regolamenti comunitari, descrivono le seguenti priorità di investimento:

- per quanto riguarda le imprese (Obiettivo di *Policy* 1), è necessario richiamare alcune destinazioni "obbligate" che avrà la Politica di Coesione. Per la ricerca e l'innovazione, le limitate dimensioni delle imprese laziali, la necessità di rafforzare i settori *knowledge-intensive*, la necessità di investire sulle competenze digitali, l'opportunità di avvicinarsi ai centri gerarchici delle catene del valore impongono di concentrare le risorse laddove non è possibile fare affidamento solo sulle forze spontanee del mercato. Gli ambiti della S3 diventano condizionanti e sarà centrale il sostegno alle micro e piccole imprese nell'accesso a risorse per l'innovazione, all'accrescimento delle dimensioni delle imprese nei settori ad alta intensità di conoscenza, alla creazione di *start-up* innovative. Per la competitività, la produttività delle imprese non può prescindere dalla diffusione delle comunicazioni e delle tecnologie digitali e dall'impegno verso la transizione industriale che sono da considerarsi dei fattori centrali da sostenere. I nuovi Programmi Operativi si dovranno concentrare sul sostegno all'introduzione di pratiche e tecnologie digitali nelle micro e piccole imprese, all'incremento del livello di connettività, alla crescita e competitività delle PMI nella direzione della transizione a forme di produzione a minore impatto energetico e ambientale e verso l'economia verde e circolare, nonché alla valorizzazione economica dei risultati della ricerca. All'innovazione e alla crescita di competitività nei settori rilevanti dell'economia del mare contribuirà anche il FEAMP (che non sarà considerato più tra i fondi strutturali nel nuovo periodo di programmazione), in complementarità con gli altri fondi;
- per quanto riguarda la transizione ecologica ed energetica (Obiettivo di *Policy* 2), un *focus* centrale sarà rivolto ad investimenti nella trasformazione intelligente delle reti di distribuzione e trasmissione di energia (*smartgrid* e soluzioni *gridedge*), nell'attivazione di sistemi di accumulo, nonché nella conversione dei modelli di consumo energetico verso logiche *carbon free*;
- per quanto riguarda la transizione digitale e l'incremento delle infrastrutture di connettività e logistiche (Obiettivo di *Policy* 3), un *focus* centrale sarà rivolto ad investimenti sulle reti digitali (BUL) e trasportistiche (percorsi di medio-lungo raggio che convergono sui corridoi TEN-T, spostamenti a scala regionale ed accesso ai nodi urbani, digitalizzazione dei nodi logistici).

Collegati alle imprese in fase di *start-up* o di crescita, soprattutto nei comparti della innovazione e della internazionalizzazione, gli strumenti nazionali del credito di imposta e quelli proposti da CDP e da Invitalia risultano particolarmente indicati e alleggeriscono la Regione dai relativi oneri per la gestione degli interventi. Tra gli strumenti promossi a livello europeo, infine, *Horizon Europe* si candida a rappresentare una buona opportunità per promuovere la ricerca industriale e sperimentale e la relativa brevettazione.

5.7.3 Promozione della logica di sistema: ZLS e *Blue Economy*

La portata degli effetti della ZLS e della sua integrazione con la Strategia per la *Blue Economy* passa anche attraverso interventi di sostegno trasversali – azioni di sistema - che non vedono le imprese come destinatarie di sostegno diretto, ma come beneficiarie indirette degli impatti di sistema generati.

Ci si riferisce, in particolare, agli interventi di capacitazione amministrativa delle amministrazioni pubbliche e degli enti *regulator* che risultano quanto mai necessari nella logica integrata che vede la ZLS aggregare diverse strategie regionali, nazionali e comunitarie.

Rafforzare la capacità amministrativa significa intervenire, all'interno del comparto delle amministrazioni pubbliche, lavorando sulla qualità delle risorse umane e dell'organizzazione, sullo sviluppo dei sistemi di *performance management*, sul livello di digitalizzazione, sulla gestione delle relazioni inter-istituzionali e con gli *stakeholder*.

Il rafforzamento della capacità amministrativa rappresenta uno degli 11 Obiettivi Tematici della Programmazione 2014-20 (Obiettivo Tematico 11), sostenuto attraverso la Politica di Coesione, ed è considerato una priorità trasversale a tutti gli Obiettivi di *Policy* del nuovo periodo di programmazione 2021-27. La capacità amministrativa risulta centrale anche al di fuori della Politica di Coesione, in quanto incrementa l'efficacia degli operatori pubblici di veicolare tutti gli strumenti di sostegno censiti nelle pagine precedenti in logica "*client-centric*", promuovendo *short list* e selezioni studiate sui beneficiari, al fine di evitare effetti di disorientamento o parziale conoscenza delle opportunità di agevolazione che disinnescano grande parte del potenziale degli strumenti economici messi in campo.

Il sostegno ad interventi che vanno a migliorare la qualità, la sicurezza e l'efficienza delle piattaforme, delle procedure e dei servizi pubblici digitali per i cittadini, che accompagnano l'esecuzione e l'adozione delle piattaforme di servizio nazionali già disponibili, che armonizzano i sistemi ad oggi poco coerenti tra il livello nazionale e locale comportano effetti diretti:

- nel ridurre gli oneri amministrativi per imprese e cittadini;
- nel migliorare la competitività del tessuto produttivo e la qualità del lavoro;
- nel sostenere l'introduzione di pratiche e tecnologie digitali nelle micro e piccole imprese;
- nell'incrementare la condivisione e l'interoperabilità di dati e informazioni tra pubblico e privato;
- nel migliorare l'accessibilità e l'utilizzabilità dei servizi pubblici da parte delle imprese e dei cittadini, anche attraverso moderne forme di coprogettazione, formazione e capacitazione.

Gli investimenti in azioni di sistema trasversali mirano a sostenere l'implementazione delle riforme delle amministrazioni che partecipano ai diversi livelli di governo della ZLS, in coerenza con le Raccomandazioni per Paese della UE e del Programma nazionale di riforma.

Principali strumenti di sostegno di tali interventi sono attualmente i Piani di Rafforzamento Amministrativo e il PON *Governance*, buone pratiche che troveranno seguiti "obbligati" anche nei prossimi anni.

6. ANALISI DEGLI IMPATTI ECONOMICO E SOCIALI ATTESI DELLA ZLS

6.1 Executive Summary

Questa analisi ha come obiettivo fornire una serie di predizioni sulla gamma di impatti legati all'istituzione della ZLS nel Lazio. In particolare, l'analisi di impatto è volta a stimare in quale misura la ZLS possa effettivamente stimolare, incrementare e generare una serie di effetti positivi sul tessuto economico della Regione, come gli investimenti interni, gli investimenti diretti esteri nella regione e l'uso delle risorse dei fondi strutturali.

L'analisi ha tenuto in considerazione due differenti scenari di crescita, uno conservativo e uno favorevole e le seguenti dimensioni economiche:

- gli investimenti privati interni vengono stimati fra i 100.000 euro per ettaro per un totale di 209, 895 milioni di euro (scenario conservativo) e 1,25 milioni di euro per ettaro per un totale di 2623,69 milioni di euro (scenario favorevole);
- l'aumento degli FDI (*Foreign Direct Investment*) viene stimato tra un +25% (scenario conservativo), con investimenti aggiuntivi derivanti dalle semplificazioni generate dalla ZLS stessa pari a 868,581 miliardi di euro, e un +35% (scenario favorevole), con investimenti aggiuntivi di 1216 miliardi di euro;
- l'efficienza generata dall'impatto degli ESIF (*European Structural and Investment Funds*) e l'esternalità positiva conseguente all'accesso ai fondi ammontano, in entrambi gli scenari, a 260,8 miliardi di euro.

Combinando l'aumento degli investimenti fissi lordi, degli FDI e dell'ESIF, nello scenario conservativo la ZLS crea investimenti aggiuntivi per 1,212 miliardi di euro, e nello scenario favorevole gli investimenti aggiuntivi ammontano a 3,937 miliardi di euro, portando i seguenti impatti:

- l'effetto leva della ZLS nel Lazio sugli investimenti già esistenti porta, nello scenario conservativo a un aumento di *output* di 1,475 miliardi di euro nel Lazio (4,335 miliardi in quello favorevole) e 294 milioni di euro a livello nazionale (940 milioni nello scenario favorevole);
- l'aumento degli occupati ammonta a 10.800 nuovi occupati nel Lazio (31.500 nello scenario favorevole) e a 4.100 nel resto d'Italia (12400 nello scenario favorevole).

Tutte le ipotesi di crescita degli investimenti su cui si basano gli scenari e le stime presentate in questo lavoro partono da assunzioni testate in valutazioni di impatto presenti in altri studi, scientificamente riconosciute e pubblicate in letteratura, nonché effettuate su zone con un livello di sviluppo analogo a quello del Lazio.

Una sintesi dei dati è mostrata nella seguente tabella.

Scenari di Impatto della ZLS sugli effetti degli investimenti (*stock* pre-esistente)

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
Scenario conservativo						
TOTALE	1475,6	870,2	10,8	619,7	294	4,1

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
Diretto	1134,2	675,9	8,1	318,7	155,2	2
Indiretto	129,7	67	0,9	138,4	61,6	0,9
Indotto	211,7	127,3	1,8	162,7	77,2	1,2
Scenario favorevole						
TOTALE	4335,3	2541,7	31,5	1955,8	940	12,4
Diretto	3331,8	1971,1	23,5	1039,6	516,1	5,9
Indiretto	386,2	199,4	2,8	422,9	188,8	2,8
Indotto	617,3	371,1	5,2	493,4	235,1	3,7

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Dalle stime presentate in questa analisi di impatto, si evince come l'implementazione della ZLS nel Lazio, così come in altre zone simili, possa generare esternalità positive sul tessuto economico di riferimento. Ciò è vero sia a livello regionale, ma anche a livello nazionale, per cui un'azione di *policy* coordinata, che coinvolga più regioni italiane e che agisca a livello industriale, di innovazione, sviluppo, nonché di snellimento e semplificazione amministrativa, abbia il potenziale di generare un moltiplicatore ancora più elevato ⁸².

6.2 Introduzione

La realizzazione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) del Tirreno centro-settentrionale si prefigge la creazione di un'area in cui un quadro normativo favorisce l'insediamento e lo sviluppo di imprese creando semplificazioni ed un processo amministrativo agile per il rapido dispiegamento e la veloce implementazione degli investimenti e quindi la manifestazione degli impatti in termini di moltiplicazione economica e di creazione di posti di lavoro.

A supporto delle analisi e delle valutazioni presentate negli altri capitoli di questo documento, e con lo scopo di fornire una più ampia valutazione dell'impatto economico e sociale del disegno e della realizzazione della ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale, la Regione Lazio ha ritenuto opportuno sviluppare un'analisi strutturale dell'impatto economico delle misure sul territorio di riferimento, definendo una serie di scenari descritti nel prosieguo di questo capitolo.

La ZLS pone in essere, in un'area precisamente individuata e caratterizzata, una serie di misure procedurali e di semplificazione che consentiranno un più veloce dispiegamento delle attività di impresa e di investimento da parte degli attori economici. La stessa ZLS predisporrà percorsi più favorevoli per l'accesso ai fondi delle misure di politica industriale e di innovazione e ai fondi di sviluppo regionale. Il calcolo degli impatti quindi è stato basato sulle grandezze fondamentali che

⁸² Nota Bene: di per sé la ZLS del Tirreno Centro-settentrionale non prevede investimenti ma mette in opera strumenti e provvedimenti che, aumentando l'efficienza dei procedimenti che riguardano l'attività di impresa, svolgono un determinante effetto leva, generando impatti su economia e occupazione.

caratterizzano l'attività economica della regione Lazio nel più ampio contesto dell'economia italiana e globale:

- i valori degli investimenti fissi lordi;
- degli investimenti diretti esteri (FDI), e
- degli investimenti stimolati dal programma di Fondi Strutturali e di Investimento Europei ESIF.

Per il calcolo di questi effetti moltiplicativi su grandezze tipicamente legate all'attività imprenditoriale sono stati utilizzati studi e modelli disponibili in ambito scientifico e risultanti da studi di politica.

L'analisi ha inoltre ipotizzato come l'istituzione della ZLS possa generare la moltiplicazione degli effetti degli ESIF, Fondi Strutturali e di Investimento Europei, associati ai relativi fondi nazionali e regionali. Per il calcolo di tali impatti ci si è basati su metodi e parametri elaborati in studi internazionali e nazionali riconosciuti dalla comunità scientifica e incentrati sullo studio di provvedimenti assimilabili su territori dalle caratteristiche socioeconomiche, produttive e territoriali comparabili all'area geografica della ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale. Tali studi sono di volta in volta indicati nelle sezioni rilevanti di questo capitolo.

Le grandezze di base relative a investimenti fissi lordi, investimenti diretti esteri, investimenti in innovazione, valori delle esportazioni e importazioni e di impatto degli oneri amministrativi sono state parametrizzate in base ai valori espressi dai suddetti studi per determinare diverse ipotesi di scenario per gli *shock* indotti⁸³.

Tali scenari di *shock* sono stati inseriti nel modello Pythagoras© predisposto dall'IRPET, Istituto Regionale per la Programmazione Economica della Toscana, che elabora gli impatti sulla base delle matrici input/output settoriali a livello regionale e nazionale. Tali scenari di *shock* sono stati adattati nel modo più preciso possibile alla stratificazione settoriale prevista per la ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale, segmentando i relativi dati di *input* sulla base dei codici ATECO scelti in origine dallo studio di impostazione, come descritto nella sezione metodologica. I risultati delle elaborazioni sono presentati nella relativa sezione in forma tabellare, con brevi commenti che puntano ai risultati dei diversi scenari.

Ratio delle Zone di Libero Scambio – Economie di Agglomerazione

Per un più preciso inquadramento dell'intervento di *policy* che prevede la Zona Logistica Semplificata del Tirreno Centro-Settentrionale è utile un riferimento alle economie di agglomerazione, di cui la ZLS è una espressione. Infatti, la misura della politica della Regione Lazio mira alla creazione di una area geografica ad alta efficienza in cui le imprese possano efficacemente sviluppare le proprie attività di investimento e innovazione.

Una revisione della letteratura consolidata consente una maggiore chiarezza dei meccanismi sottostanti che determinano gli impatti economici ed occupazionali di un tale intervento.

Le economie di agglomerazione si configurano come il fenomeno dell'aumento di produttività delle singole imprese dovuto alla quantità complessiva di attività economiche, e/o con il numero di lavoratori o consumatori localizzati nella stessa area. La letteratura (Marshall 1890, Porter

⁸³ Va sottolineato che per proprie caratteristiche strutturali, la ZLS non prevede investimenti diretti, né interventi diretti su importazioni ed esportazioni. Gli impatti sul livello di import e export sono ottenuti da studi di ZLS e ZES confrontabili che hanno dimostrato tali effetti.

1998; Swann and Prevezer 1996; Krugman 2011; Duranton and Puga 2004; Puga 2010) tradizionalmente sottolinea tre fonti di economie di agglomerazione: legami tra fornitori di beni intermedi e fornitori di finali, presenza di un *pool* di lavoratori specializzati, e flussi di conoscenza tra aziende e settori. I benefici dei collegamenti *input-output* si verificano per via del risparmio sui costi di transazione per le aziende che traggono vantaggio dalla localizzazione vicino ai loro fornitori e clienti. La presenza di mercati del lavoro più grandi può consentire una più precisa divisione del lavoro o fornire maggiori incentivi ai lavoratori ad investire in competenze. Infine, conoscenza o capitale umano possono diffondersi quando imprese e lavoratori sono spazialmente concentrati. Un tipico caso di specializzazione è il *cluster* delle piccole e medie imprese dell'Italia Centro-Nordorientale nota come "Terza Italia" (Brunello e Langella 2016). In questo senso la specializzazione e la diversificazione sono gli elementi principali delle economie di agglomerazione (Glaeser et al. 1992; Marshall 1890; Arrow 1962; Romer 1990) e formano le basi teoriche per la misurazione dell'impatto delle agglomerazioni industriali e delle economie di scala esterne dovute alla specializzazione, insieme alla diffusione della conoscenza che porta a un'accelerazione dell'innovazione tecnologica (Cabral et al. 2013). Più nello specifico, seguendo la classificazione di Duranton e Puga (2004), i meccanismi causali delle economie di agglomerazione possono essere descritti in tre categorie: *sharing*, *matching* e *learning*. Le *sharing economies* includono la condivisione di infrastrutture, strutture, fornitori e lavoratori. L'infrastruttura, in particolare l'infrastruttura basata sulla rete, è caratterizzata dalla presenza di ampi rendimenti di scala. Infatti, gli elevati costi iniziali incentivano la condivisione, mentre le economie di rete rendono la condivisione vantaggiosa per l'azienda. L'infrastruttura è anche caratterizzata da indivisibilità: un ponte è utile solo se completato e quindi una massa critica è spesso richiesta per i collegamenti chiave nelle strutture in rete. La condivisione degli *input* intermedi, vale a dire fornitori e lavoratori, è facilitata dalla concentrazione e densità di attività economiche, e dalla dimensione dell'agglomerato stesso, che sono specifici obiettivi della ZLS oggetto di studio. Con l'aumentare delle dimensioni di un determinato settore industriale, aumenta anche l'opportunità per i fornitori intermedi di offrire beni e servizi. La complementarità tra i settori industriali consente flessibilità di fornitura, poiché i fornitori sono in grado di mitigare la volatilità all'interno di segmenti industriali specifici (Rosenthal e Strange 2001; Ellison et al. 2010; Holmes 1999). Il *pooling* della forza lavoro funziona in modo simile; più grande è il bacino di lavoro, più diversificato e specializzato può diventare (Overman e Puga 2010; Backman e Kohlhasse 2013; Rauch 1993). Una grande disponibilità di risorse umane consente all'impresa di dimensionare la forza lavoro in base alla sua domanda attuale, ad esempio assumendo lavoratori temporanei per i picchi della domanda. Inoltre, mitiga contro l'aumento dei salari in risposta all'aumento della domanda, perché è probabile che l'offerta totale di lavoro sia meno influenzata dalla volatilità di un dato settore. Allo stesso tempo, il lavoratore beneficia di molte opportunità di lavoro. Prendendo in considerazione il *matching*, se i mercati del lavoro e dei fornitori sono ampi e diversificati, ne consegue che si avranno migliori combinazioni tra datori di lavoro e dipendenti, o tra imprese e fornitori intermedi. Una migliore corrispondenza della forza lavoro riduce il costo del lavoro stesso, i costi di formazione e la probabilità di infelici abbinamenti. Un migliore abbinamento dei fornitori intermedi garantisce il miglior *input* possibile e riduce i costi di affidabilità dei fornitori. Anche i costi di ricerca sono ridotti, perché c'è una maggiore probabilità di corrispondenza appropriata e aumenta il numero di possibili corrispondenze valide. Considerando infine il *learning*, Jacobs (1961) è stato tra i primi a collegare la serendipità di incontri casuali facilitati dalla prossimità e densità di attività economiche, all'innovazione e al conseguente aumento di produttività. Nella letteratura più recente, si dimostra come lo scambio di conoscenza, sia formale che informale, sia fondamentale per l'innovazione in settori in rapida evoluzione come l'alta tecnologia o la finanza (Graham e Marvin 1996; Castells e Hall 1994).

Duranton e Puga (2001) sostengono che le nuove aziende passano proprio attraverso un processo di apprendimento sul modo migliore di operare e che la maggior parte delle opportunità di apprendimento sono disponibili in aree metropolitane ampie e diversificate.

6.3 Metodologia

6.3.1 La costruzione degli scenari e il modello I/O

Per il calcolo degli scenari lo studio si basa innanzitutto sulla determinazione delle grandezze di partenza sulle quali applicare le diverse parametrizzazioni per la determinazione degli *shock* da usare come input per il modello I/O Pythagoras© dell'IRPET.

Tali grandezze di partenza sono:

- a) *Foreign Direct Investment* (FDI) in entrata nel Lazio, dall'estero e dall'Italia;
- b) Investimenti Fissi Lordi di Italia e nel Lazio;
- c) ESIF: Fondi Strutturali e di Investimento Europei disponibili per il Lazio.

Tali grandezze di partenza, rapportate ai parametri identificati negli studi di scenario utilizzati e segmentati per i settori ATECO selezionati per la ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale, sono state usate come base di partenza per la stima degli scenari di impatto.

La metodologia utilizzata per l'analisi si basa sul modello *Input-Output* multiregionale (MRIO) prodotto e correntemente utilizzato dall'IRPET e che è perfettamente coerente con il sistema dei conti economici territoriali ISTAT-EuroStat e la nuova classificazione NACE Rev. 2. La metodologia di stima delle più recenti tavole I-O regionali viene descritta dettagliatamente in Cherubini et al 2016. I dati per il Lazio e per il resto d'Italia sono disponibili fino al 2016. L'impiego della famiglia di modelli MRIO è particolarmente indicato per lo studio delle interdipendenze tra sistemi economici, in quanto i modelli capaci di rappresentare il commercio interregionale nel dettaglio degli scambi bilaterali sono in grado di implementare analisi dell'interdipendenza regionale (Costa, 1991).

Per la definizione dei diversi scenari è stata sfruttata la funzionalità di Pythagoras© che consente l'importazione di scenari complessi, segmentando settori produttivi secondo la classificazione ISTAT e diverse voci di spesa, tra le quali sono stati scelti gli investimenti fissi lordi e la spesa delle pubbliche amministrazioni.

Nello specifico, l'analisi è stata implementata per mezzo della *web application* IO-Pythagoras© sviluppata da IRPET per la gestione di modelli *Input-Output* biregionali (IO-Pythagoras© bireg) e interregionali (IO-Pythagoras© MRIO). La piattaforma è un'applicazione *Shiny*⁸⁴, mentre le procedure di calcolo sono codificate in linguaggio R⁸⁵. Le tavole *Input-Output* regionali contenute nella *web-app* sono derivate da una simmetrizzazione settore per settore delle relative SUT in accordo con l'ipotesi *industry-technology*. Le SUT (*supply-and-use-tables*) regionali sono stimate da IRPET e sono valutate a prezzi base correnti per l'anno 2016. Le SUT regionali sono altresì coerenti con la SUT nazionale rilasciata da ISTAT il 5 febbraio 2020 e con i conti economici regionali rilasciati da ISTAT nel gennaio 2020. La piattaforma segue l'approccio aggiornato della metodologia IRPET per la costruzione di tavole *Supply* e *Use* multiregionali a livello NUTS2 elaborato in Paniccià e

⁸⁴ Shiny Web Application Framework, RStudio Inc., <http://www.rstudio.com/shiny/>

⁸⁵ R Core Team (2020). R: A language and environment for statistical computing. R Foundation for Statistical Computing, Vienna, Austria, <https://www.R-project.org/>

Rosignoli (2018). Tale *paper* aggiorna l'approccio presentato in Cherubini e Panicià (2013), che si basa su un uso più intensivo dei dati regionali e la scomposizione del commercio multiregionale ed estero nei flussi finali e intermedi.

Il modello IRPET distingue tra *Type I*, nel quale si considera il consumo collegato alla retribuzione lorda esogeno, e *Type II*, nel quale il consumo collegato alla retribuzione lorda è endogeno. Questa distinzione è molto importante se ad esempio le maestranze che implementano un determinato investimento (ad esempio la costruzione di un edificio) sono di un'altra regione: in tal caso si usa l'assunzione *Type I*. Chiaramente un modello che assume la endogeneità degli impatti (*Type II*) ha una risposta maggiore in termini di impatti socioeconomici.

Il modello Pythagoras© inoltre consente precisi assunti sul tipo di prezzi considerati. Considerando i prezzi base il modello produce una valutazione di impatto che incorpora i margini di intermediazione commerciale, di trasporto e le imposte indirette. Considerando invece i prezzi di acquisto, il modello calcola gli impatti a prezzi di mercato includendo i margini di mercato legati alla intermediazione commerciale e trasporto, e considerando l'IVA.

L'analisi economica degli impatti della ZLS che sarà istituita si orienta decisamente verso l'utilizzo dei prezzi base, che meglio identificano i contributi dei singoli settori al sistema economico. Infatti, l'analisi a prezzi base riassegna la quota commerciale e di trasporto a chi ha prodotto tale servizio.

Per tali motivi, l'analisi di impatto qui presentata utilizza i consumi endogeni e prezzi base. Per completezza, in appendice si riportano anche le stime derivanti dall'elaborazione di scenari a prezzi di acquisto e di consumo esogeno.

Per procedere all'utilizzo dei modelli sopra descritti, è fondamentale partire dalla mappatura dei settori prescelti per la ZLS per poi procedere alla costruzione del relativo scenario tramite l'inserimento nel modello Pythagoras©.

I settori presenti nelle tavole regionali sono riportati di seguito con i relativi codici ATECO 2007.

Codici ATECO tabelle I/O Pythagoras©

Codice	Denominazione
AA	Agricoltura, silvicoltura
AB	Pesca
B	Attività estrattiva
CA	Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco
CB	Industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori
CCA	Industria del legno
17	Carta e prodotti di carta
18	Servizi di stampa e di registrazione

Codice	Denominazione
CD	Fabbricazione di coke e prodotti petroliferi raffinati
CE	Fabbricazione di sostanze e prodotti chimici
CF	Produzione di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici
22	Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche
23	Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi
24	Metalli
25	Prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti
CI	Fabbricazione di computer, apparecchi elettronici e ottici
CJ	Fabbricazione di apparecchi elettrici
CK	Fabbricazione di macchinari ed apparecchi n.c.a.
29	Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi
30	Altri mezzi di trasporto
31_32	Mobilio; altri manufatti
33	Servizi di riparazione e installazione di macchinari e apparecchi
D	Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata
36	Acqua naturale; servizi di trattamento delle acque e di produzione e distribuzione d'acqua
37_39	Servizi di smaltimento delle acque di scarico; fanghi di depurazione; servizi di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; servizi di recupero dei materiali; servizi di decontaminazione ed altri servizi
F	Costruzioni
G	Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e macchinari

Codice	Denominazione
H	Trasporto e magazzinaggio
I	Servizi di alloggio e ristorazione
JA	Editoria, audiovisivi e attività radiotelevisive
JB	Telecomunicazioni
JC	Servizi IT e altri servizi informativi
K	Attività finanziarie e assicurative
L	Attività immobiliari
MA	Attività legali, contabilità, consulenza di gestione, studi di architettura
72	Servizi di ricerca e sviluppo scientifici
73_75	Altre attività professionali, scientifiche e tecniche
N	Altre attività di servizio
O	Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria
P	Istruzione
Q	Sanità e assistenza sociale
R	Attività artistiche, di intrattenimento e divertimento
S-T-U	Altre attività di servizi

Per garantire la perfetta coerenza tra la selezione dei settori del progetto della ZLS ed il campione dei settori del modello, anche in base alle specifiche del modello Pythagoras©, i settori sui quali si focalizza l'analisi sono le seguenti: AB, B, BA, CI, F, G, H, I, K, 72, O, P, R, S-T-U, in quanto in corrispondenza tra il modello adottato per la definizione della ZLS Lazio ed il modello adottato per gli scenari della *Web application* dell'IRPET. Chiaramente non sempre è possibile trovare un'esatta corrispondenza tra i dati settoriali reperibili e la classificazione del modello IRPET e per questo è stata effettuata una riaggregazione della segmentazione per ricondurre la classificazione a granularità più fine dei settori scelti per la ZLS alla classificazione più aggregata della simulazione Pythagoras©.

Va inoltre considerato che la valutazione di impatto si fonda su diverse assunzioni e *caveat*:

- in primo luogo, l'impatto della ZLS non si determina attraverso un trasferimento monetario, bensì attraverso una serie di strumenti di politica che favoriscono gli investimenti e lo sviluppo

industriale. Infatti, la ZLS non ha lo scopo di predisporre nuovi strumenti di supporto e di investimento per le imprese localizzate nelle aree interessate, ma di rendere più facilmente accessibili gli strumenti già attivi e, ove possibile, individuando riserve, priorità e pesi per gli investimenti da realizzare. Per questo motivo lo studio ha reperito in letteratura la quantificazione di impatto di simili provvedimenti, in maniera da poter effettuare un *benchmarking*;

- secondariamente, in alcuni casi i dati di *input* sono disponibili solo a livello aggregato. Quindi l'approccio è stato di scomporre i vari settori basandosi su variabili *proxy* quali il valore aggiunto;
- infine, l'impatto della ZLS doveva essere misurato in maniera ponderata su una serie di province e riducendo o annullando il peso dell'area metropolitana di Roma. Perciò il presente studio ha cercato di neutralizzare la presenza dell'area Metropolitana di Roma usando il peso economico come variabile *proxy* (*maggiori informazioni sulla pesatura sono fornite nel seguito*).

La logica della determinazione degli impatti della realizzazione della ZLS quindi riguarda l'effetto leva generato dall'intervento di semplificazione ed efficientamento innestato sulle grandezze monetarie già esistenti: investimenti diretti esteri, investimenti fissi lordi, sovvenzioni ed investimenti ESIF (scorporati dalle due voci precedenti).

Al fine quindi di stimare l'impatto della ZLS nel Lazio, l'analisi ha utilizzato dati di provenienza molto ampia:

- i dati macroeconomici del territorio (PIL, occupazione, investimenti, etc.);
- i dati relativi alle politiche industriali, ambientali, di innovazione, infrastrutturali in essere e dei relativi incentivi;
- i dati relativi all'accesso agli incentivi ed ai relativi oneri amministrativi;
- i dati di impatto di politiche simili (ZES e ZLS) trovati in letteratura.

Per quello che invece riguarda le *policy*, gli strumenti più rilevanti per aumentare gli investimenti e la localizzazione di nuove imprese nella ZLS sono riportati nella seguente tabella. Tali strumenti determinano le grandezze di partenza sulle quali agirà la leva delle misure della ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale.

Mapa degli strumenti di politica

Tipologia	Strumento
Sostegno localizzazione	Strumenti di Invitalia, per l'attrazione degli investimenti, Misure nazionali per il sostegno alla reindustrializzazione per le aree di crisi industriale e per il rilancio delle imprese sequestrate o confiscate Strumenti che si collegano alla Carta degli aiuti a finalità regionale Operazioni di <i>reshoring</i> per le imprese che intendano rientrare in Italia. Agevolazioni di natura doganale nell'ambito della possibile attivazione di una zona franca doganale interclusa Defiscalizzazione degli oneri del lavoro.

Tipologia	Strumento
Sostegno per la “resilienza” e la “ripartenza” del settore produttivo	Pacchetti straordinari identificati dal NGEU e dalla politica regionale promossa dalle risorse proprie. REACT EU e del <i>Recovery and Resilience Facility</i> . Piano di Ripresa e Resilienza Nazionale Risorse proprie regionali (vedi bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2021-2023, di cui alla L.R. 26/2020) Finanziamenti proposti attraverso lo strumento FARE Lazio Fondi di garanzia ed il supporto finanziario offerto e amministrazioni nazionali (p.e. MISE) e da CDP
Sostegno per lo sviluppo produttivo	Strumenti della politica di coesione di supporto a ⁸⁶ : Sostegno alle imprese (Obiettivo di <i>Policy</i> 1) Transizione ecologica ed energetica (Obiettivo di <i>Policy</i> 2) Transizione digitale e l'incremento delle infrastrutture di connettività e logistiche (Obiettivo di <i>Policy</i> 3)
Imprese in fase di <i>start-up</i> o di crescita	Credito di imposta e quelli proposti da CDP e da Invitalia <i>Horizon Europe</i>
Capacitazione amministrativa delle amministrazioni pubbliche e degli enti <i>regulator</i>	Il rafforzamento della capacità amministrativa rappresenta uno degli 11 Obiettivi Tematici della Programmazione 2014-20 (Obiettivo Tematico 11), sostenuto attraverso la Politica di Coesione, ed è considerato una priorità trasversale a tutti gli Obiettivi di <i>Policy</i> del nuovo periodo di programmazione 2021-27. Principali strumenti di sostegno di tali interventi sono attualmente i Piani di Rafforzamento Amministrativo e il PON <i>Governance</i>

Per quanto riguarda quelle misure e le risorse specificamente dedicate alla ZLS possono essere indicate:

- estensione alle ZLS del campo di applicazione delle procedure definite ai sensi dell'articolo 4 della L.r. 27 dicembre 2019, n. 28 (Legge di stabilità regionale 2020), che fa riferimento all'insediamento di siti produttivi ad alta intensità di innovazione e ricerca, limita la durata a ventiquattro mesi e assegna alla Regione la funzione di Punto Unico di Contatto;
- armonizzazione e raccordo e coordinamento delle procedure degli Sportelli unici (Sportello Unico per le Attività Produttive, Sportello Unico Amministrativo, Sportello Unico Doganale, Punto Unico di Contatto) che hanno in capo funzioni che in tema di ZLS sembrano sovrapporsi;
- collaborazione con l'ADSP per l'adozione del Regolamento dello Sportello Unico Amministrativo ai sensi dell'articolo 12 del D.lgs 13 dicembre 2017, n. 232 che potrebbe contribuire alla armonizzazione, raccordo e coordinamento degli Sportelli unici;
- autorità procedente, supporto del responsabile unico del procedimento, coordinamento SUAP territoriali sono funzioni assegnate al SUAP ZLS che, su impulso del Comitato di Indirizzo, ha il potere di indire Conferenze di Servizi;

⁸⁶ <https://www.agenziacoesione.gov.it/wp-content/uploads/2021/02/GOVERNMENT-ACTION-TAKEN-REPORT-18-02-2021.pdf>

- esercizio del potere sostitutivo regolato con norma regionale che attribuisce al dirigente apicale in caso di inerzia di concludere il procedimento, entro un termine pari alla metà di quello originariamente previsto;
- termini dei procedimenti stabiliti in modo tassativo, plausibili e compatibili alla natura ed alla complessità del procedimento ed inferiori a quelli generali stabiliti con il D.L. 16 luglio 2020, n. 76 (Decreto Semplificazioni);
- offerta di servizi dei SUAP territoriali e sostegno alla rete regionale assicurato dal SUAP ZLS che svolge attività di supporto e coordinamento a fronte di specifici accordi sottoscritti con gli Enti interessati;
- potenziamento Lazio Semplice, al fine di migliorare l'accessibilità e la reperibilità di tutte le informazioni utili agli operatori economici;
- modulistica standardizzata e unificata ai fini della accelerazione delle procedure;
- conferenza di servizi veloce ai sensi della Legge 120/2020 e conferenze di servizi telematiche, da chiudere in tempi contingentati, potrebbero essere introdotta in modo stabile tra le opzioni procedurali in ambito ZLS;
- rappresentante unico di parte regionale nella Conferenza con funzioni di coordinamento delle strutture amministrative regionali e degli enti strumentali regionali in capo alla SUAP ZLS;
- accordi e convenzioni con altre amministrazioni locali e statali e gli enti pubblici regionali interessati per l'individuazione di procedure semplificate e regimi procedimentali speciali, per l'accelerazione dei termini procedimentali rispetto a procedure ordinarie applicabili;
- oneri istruttori ed amministrativi ridotti nelle procedure di insediamento in aree ZLS;
- interoperabilità dei sistemi informativi dei soggetti che intervengono nei procedimenti e la messa a regime della gestione integralmente digitale delle procedure per l'avvio, la modifica e la cessazione dell'attività di impresa in ambito ZLS.

Dal punto di vista sequenziale e di "catena logica", l'impatto della ZLS è descritto in termini sommari nella *chart* che segue.

L'impatto della ZLS dal punto di vista sequenziale



A partire dalle grandezze di base (FDI, IFL, ESIF) la ZLS del Tirreno Centro-Meridionale crea particolari condizioni agevolate per il dispiegamento e l'accesso alle diverse agevolazioni e quindi crea le pre-condizioni per l'effetto-leva e la generazione degli impatti. Le tre "azioni" riguardano:

- 1) la semplificazione amministrativa;
- 2) la disponibilità di ulteriore finanza pubblica a partire da minori oneri di gestione;

- 3) le disponibilità di “quote di riserva” delle risorse rese disponibili dai vari strumenti.

Tali azioni sono state poi associate ai parametri per determinare:

- 1) l'incremento degli investimenti fissi lordi legato alla facilitazione delle attività di impresa;
- 2) delle risorse disponibili per gli investimenti grazie alla riduzione degli oneri di amministrazione sia delle politiche, sia dell'attività di sviluppo e di innovazione di impresa.

Attraverso il modello Pythagoras© di IRPET e inserendo gli scenari di incremento delle risorse per settore determinati sopra, si calcola l'aumento del valore aggiunto, l'aumento dell'*output* per settore e l'incremento dell'occupazione.

Descriviamo adesso la metodologia di stima per ciascuna categoria, partendo dagli investimenti fissi lordi per branca proprietaria⁸⁷ per il 2018 (tabella “impatto combinato con consumi endogeni e prezzi base, scenario favorevole, scomposizione a sette settori”), che rappresentano le grandezze sulle quali opereranno i diversi parametri per la creazione degli scenari di *shock* per il modello IRPET, e le quote di investimento nei settori considerati rilevanti per la ZLS (tabella “dati di attività economica per branca di attività come da dati ISTAT” in Allegato 3).

6.3.2 L'impatto della ZLS: la leva degli Investimenti Fissi Lordi

Gli impatti delle misure della ZLS sugli investimenti fissi lordi, per convenzione, comprendono gli investimenti in innovazione. Per la stima ex-ante degli impatti della ZLS, l'analisi si è basata su valutazioni di impatto comparabili presenti in letteratura, che sono riportate nella seguente tabella.

Mappa di strumenti di politica e impatti in aree assimilabili

Autore	Documento	Dato
Confindustria Venezia Via libera alla Zona Logistica Semplificata: ecco le linee guida ⁸⁸	Il piano industriale di Confindustria Venezia Area Metropolitana di Venezia e Rovigo ha stimato che, in tali superfici, sarebbero disponibili 385 ettari ad oggi dismessi o abbandonati. Se inseriti in una ZES/ZLS, essi potrebbero attivare in tre anni 2,4 miliardi di euro di investimenti e 26.600 posti di lavoro, tra diretti e indiretti (1 ogni 320.00 euro di investimento).	Circa 9 milioni di euro di investimento per ettaro in caso si abbia un indice di edificabilità del 70%.
Il Piano Industriale dell'Area Metropolitana di Venezia e Rovigo ⁸⁹	Polonia 25 miliardi su 19.837 ettari	1,26 milioni per ettaro
	Marocco 4 miliardi su 3000 ettari	1,3 milioni per ettaro
	Giordania 4,8 miliardi su 37500 ettari	0,128 mila euro per ettaro

⁸⁷ Disponibili nel sito ISTAT a questo link http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCCN_TNA_B14

⁸⁸ <https://www.confindustria.venezia.it/via-libera-alla-zona-logistica-semplificata-ecco-le-linee-guida/>

⁸⁹ http://www.confindustria.venezia.it/wp-content/uploads/2019/07/C810568C8E143D9AC125838A0069622E/Piano_Industriale.pdf

Autore	Documento	Dato
	Turchia 3 miliardi su 2333 ettari	1,2 milioni per ettaro
FIAS World Bank ⁹⁰	In Pomerania (Polonia) dal 1995 al 2007 ci sono stati 870 milioni di euro di investimenti su 677 ettari	Circa 1,27 milioni di euro di investimenti per ettaro
Zone Economiche Speciali. Settori di intervento, aree produttive e poli logistici per una politica industriale nel Mezzogiorno di Elio Manti ⁹¹	Relativamente al versante molisano si prevedono investimenti per 500 milioni di euro e si stimano 750 nuovi posti di lavoro diretti nella ZES e 500 posti di lavoro indiretti.	500 milioni nuovo investimento da pesare per PIL, +o- 1M per ettaro dato che sono 516 ettari, 0,968992248
	Il PSS per la parte pugliese include una stima degli investimenti potenzialmente attivabili che ammonta a oltre 300 milioni di euro, con una ricaduta occupazionale di circa 2.000 unità dirette a tempo indeterminato.	300 milioni nuovo investimento da pesare per PIL, 2.889,59, 0,103820957 per ettaro
	Campania: il totale degli investimenti attivabili in ambito ZES è stimato in un range compreso tra gli 830,1 e i 932,7 milioni di euro, intervallo determinato dalla capacità di assorbimento delle risorse stimato tra il 30% ed il 35% delle stesse. In merito alla stima delle ricadute occupazionali.	830-932 milioni nuovo investimento da pesare per PIL per 5746 ettari, 0,153324052 milioni per ettaro

Da quanto analizzato emergerebbe come il calcolo degli investimenti derivanti dalle misure della ZLS ricada in un intervallo compreso tra 100 mila e 1,25 milioni di euro per ettaro.⁹² Considerando che la ZLS Lazio riguarderà un'area di 4026,05 ettari (5802,33 ettari area totale ZLS meno Roma che conta 1776,28 ettari), questo determina un intervallo di investimenti totali compresi tra 402,605 milioni di euro e 5032,5625 milioni di euro, che vanno però pesati per i settori rilevanti per la ZLS (Tabella "dati di attività economica per branca di attività come da dati ISTAT 9" in Allegato 3).

6.4 La stima dell'impatto combinato

Date le assunzioni di cui al paragrafo precedente, è possibile quindi effettuare una stima dell'impatto combinato di investimenti fissi lordi interni, FDI, e del programma ESIF considerando

⁹⁰ <http://documents1.worldbank.org/curated/en/343901468330977533/pdf/458690WP0Box331s0April200801PUBLIC1.pdf>

⁹¹ Zone Economiche Speciali. Settori di intervento, aree produttive e poli logistici per una politica industriale nel Mezzogiorno Elio Manti [Rivista economica del Mezzogiorno - 3-4, 2019]

⁹² Il caso analogo alla Zona Logistica Semplificata Area Metropolitana di Venezia e Rovigo, che prevede investimenti nelle zone dismesse, è considerato in appendice come caso particolare

consumi endogeni e acquisto di beni intermedi a prezzi base. I valori monetari delle stime di impatto nelle tabelle che seguono sono espressi in milioni di euro (M€) mentre le unità di lavoro in migliaia (UTP). Nello specifico, si distinguono due scenari: scenario conservativo, in cui gli investimenti fissi lordi ammontano a 100 mila euro per ettaro, e gli FDI aumentano del 25%; scenario favorevole, in cui gli investimenti fissi lordi ammontano a 1,25 milioni di euro per ettaro, e gli FDI aumentano del 35%.

Combinando l'aumento degli investimenti fissi lordi, degli FDI e dell'ESIF, nello scenario conservativo la ZLS crea investimenti aggiuntivi per 1,212 miliardi di euro e nello scenario favorevole gli investimenti aggiuntivi ammontano a 3,937 miliardi di euro. L'impatto dei fondi strutturali rimane invariato tra i due scenari. Come possiamo vedere dalla tabella, nello scenario conservativo la ZLS porta un aumento di *output* pari a 1,475 miliardi di euro nel Lazio e 294 milioni di euro nel resto d'Italia. Inoltre, l'impatto sull'occupazione è di 10800 nuovi occupati nel Lazio e 4100 nuovi occupati nel resto d'Italia.

Impatto combinato con consumi endogeni e prezzi base, scenario conservativo

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	1475,6	870,2	10,8	619,7	294	4,1
Diretto	1134,2	675,9	8,1	318,7	155,2	2
Indiretto	129,7	67	0,9	138,4	61,6	0,9
Indotto	211,7	127,3	1,8	162,7	77,2	1,2

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

La tabella di seguito mostra come l'impatto maggiore in termini monetari e occupazionali si abbia nei servizi, seguito dall'impatto nelle costruzioni.

Impatto combinato con consumi endogeni e prezzi base, scenario conservativo, scomposizione a sette settori

	Output			Valore Aggiunto			Unità Lavoro		
	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto
Agricoltura, silvicoltura, pesca	2,2	1,5	2,8	1,3	0,9	1,7	0,1	0	0,1
Attività estrattiva	10,8	0,3	0,3	4,3	0,1	0,1	0	0	0
Industrie Manifatturiere	17,7	10,1	7,3	6,4	3,7	2,5	0,1	0,1	0
Utilities	17,3	7,9	10,9	9,5	4,6	6,6	0,1	0	0
Costruzioni	66,8	9,3	5,6	22,1	3,1	1,8	0,5	0,1	0
Servizi Market	796,6	94,9	171,8	477	50,7	105,9	5,4	0,7	1,5
Servizi non Market	222,7	5,7	13	155,4	3,9	8,7	2	0,1	0,2
TOTALE	1134,2	129,7	211,7	675,9	67	127,3	8,1	0,9	1,8

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Considerando invece lo scenario favorevole, la ZLS porta un aumento di output pari a 4,335 miliardi di euro nel Lazio e 940 milioni di euro nel resto d'Italia, mentre l'impatto sull'occupazione è di 31500 nuovi occupati nel Lazio e 12400 nuovi occupati nel resto d'Italia.

Impatto combinato con consumi endogeni e prezzi base, scenario favorevole

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	4335,3	2541,7	31,5	1955,8	940	12,4
Diretto	3331,8	1971,1	23,5	1039,6	516,1	5,9
Indiretto	386,2	199,4	2,8	422,9	188,8	2,8
Indotto	617,3	371,1	5,2	493,4	235,1	3,7

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Similmente allo scenario conservativo, dalla tabella di seguito rappresentata si evince che l'impatto maggiore in termini monetari e occupazionali si ha nei servizi, seguito dall'impatto nelle costruzioni.

Impatto combinato con consumi endogeni e prezzi base, scenario favorevole, scomposizione a sette settori

	Output			Valore Aggiunto			Unità Lavoro		
	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto
Agricoltura, silvicoltura, pesca	5,7	4,4	8,3	3,4	2,7	5	0,1	0,1	0,2
Attività estrattiva	97	0,9	0,8	38,4	0,4	0,3	0,2	0	0
Industrie Manifatturiere	48,6	29,8	21,4	17,8	10,9	7,3	0,3	0,2	0,1
Utilities	51,3	23,5	31,9	28,2	13,7	19,1	0,2	0,1	0,1
Costruzioni	191,8	27,2	16,2	63,5	9	5,4	1,4	0,2	0,1
Servizi Market	2299,5	283,3	501	1374,7	151,2	308,7	15,7	2,1	4,2
Servizi non Market	638	17,1	37,8	445,1	11,5	25,4	5,6	0,2	0,5
TOTALE	3331,8	386,2	617,3	1971,1	199,4	371,1	23,5	2,8	5,2

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

6.5 Conclusioni

Dalle stime presentate in questa analisi di impatto, si evince come l'implementazione della ZLS nel Lazio, così come in altre zone simili, possa generare esternalità positive sul tessuto economico di riferimento. Cioè è vero sia a livello regionale, ma anche a livello nazionale, per cui un'azione di *policy* coordinata, che coinvolga più regioni italiane e che agisca a livello industriale, di innovazione, sviluppo, nonché di snellimento e semplificazione amministrativa, abbia il potenziale di generare un moltiplicatore ancora più elevato.

7. IL MODELLO DI *GOVERNANCE* DELLA ZLS

7.1 *Executive Summary*

La Legge n. 205 del 27 dicembre 2017 (art. 1 commi 61-65), istitutiva delle Zone Logistiche Semplificate, precisa, all'art. 65, che "per l'istituzione delle Zone logistiche semplificate si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni relative alla procedura di istituzione delle Zone economiche speciali previste dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri adottato ai sensi dell'articolo 4, comma 3, del Decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla Legge 3 agosto 2017, n. 123".

Nel rispetto di quanto disposto dal D.l. n. 91/2017 istitutivo delle ZES e dalla relativa disposizione attuativa, approvata con Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 25 gennaio 2018 n. 12, la definizione del sistema di governo delle ZES e, di conseguenza, delle ZLS, è parte fondamentale del Piano di Sviluppo Strategico, il quale, a norma dell'art. 6, comma 1, lettera l) del D.P.C.M. n. 12/2018 deve contenere, tra l'altro, "le modalità con cui le strutture amministrative delle regioni e degli enti locali interessati, nel rispetto dei rispettivi ordinamenti, assicurano, anche attraverso propri uffici e personale, nonché attraverso accordi con le amministrazioni centrali dello Stato e convenzioni con organismi, ovvero strutture nazionali a totale partecipazione pubblica, l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZES".

In ottemperanza alle richiamate disposizioni e ss.mm.ii., il presente documento definisce il modello di *governance* della ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale, volto ad individuare, in maniera chiara e precisa, ruoli, compiti e responsabilità degli attori coinvolti sia al livello politico-strategico, che al livello amministrativo-gestionale, nonché le modalità e gli strumenti di interazione tra gli stessi e con le imprese beneficiarie.

Di seguito, i principali elementi qualificanti:

- una Cabina di Regia regionale snella e presieduta dal Presidente della Cabina di Regia identificata dalla Regione Lazio per la *Blue Economy*, al fine di assicurare la necessaria integrazione tra le iniziative promosse nella ZLS e quelle promosse nel solco dell'economia del mare;
- un tavolo di consultazione continuativo (Organo Consultivo), che assicurerà la condivisione con il territorio interessato dalla ZLS e con i principali rappresentanti dell'economia regionale promossa attraverso la ZLS;
- un Ufficio di monitoraggio dedicato alla valutazione degli avanzamenti dei progetti di investimento veicolati tramite la ZLS e a identificare, anche tramite applicativi informatici definiti *ad hoc*, gli impatti dell'azione amministrativa a supporto delle imprese attraverso un sistema di metriche ed indicatori analitici coerenti anche con il sistema di monitoraggio nazionale (previsto dal legislatore solo per le ZES);
- un'unità di assistenza tecnica altamente specialistica (Centro di Servizi Unico) a supporto della Struttura Tecnica regionale responsabile della gestione amministrativa della ZLS, con il fine di assicurare l'integrazione e la sistematizzazione dell'offerta pubblica per le imprese. Tale unità sarà finalizzata a promuovere le attività di *marketing* e promozione della ZLS, ad accompagnare le imprese e gli investitori nel disegno e nella predisposizione delle idee di progetto, ad

associare le iniziative con i benefici amministrativi e finanziari previsti nella ZLS e con le opportunità finanziarie offerte dal sistema creditizio, a supportare l'Ufficio di monitoraggio nelle attività di misurazione degli impatti.

7.2 Le riforme introdotte nella governance delle Zone Economiche Speciali dal D.l. 77/2021, convertito in legge con la L. 29 luglio 2021, n. 108

L'articolo 57 del D.l. 77/2021, interviene sul D.l. 91/2017 modificando le procedure relative al funzionamento e alla *governance* delle ZES, e in particolare intervenendo:

- sulla procedura di nomina dei Commissari straordinari;
- sulla composizione del Comitato di indirizzo.

Procedura di nomina del Commissario di governo

La lettera a) del comma 1, apporta una serie di modifiche all'articolo 4 del D.l. n. 91/2017, in particolare al comma 6 eliminando il rinvio alle procedure previste dall'art. 11 della legge n. 400/1988 per la nomina del Commissario straordinario del governo, attualmente disposta con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

Il D.l. in esame introduce il nuovo comma 6-bis che innova le procedure per la nomina del Commissario: la nomina avviene sempre con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, ma questo viene adottato su proposta del Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, d'intesa con il Presidente della Regione interessata.

Si ricorda che con la legge di bilancio per il 2020 (art. 1, co. 316 della legge n. 160 del 2019) è stata modificata la *governance* delle Zone economiche speciali, stabilendo che il soggetto per l'amministrazione dell'area ZES, ossia il Comitato di indirizzo, sia composto anche da un Commissario straordinario del Governo, che lo presiede. Precedentemente il Comitato di indirizzo era invece presieduto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale.

La lettera a) del comma 1 prevede inoltre che nel caso di mancato perfezionamento dell'intesa Ministro per il Sud e Presidente della Regione nel termine di sessanta giorni dalla formulazione della proposta, il Ministro per il Sud e la Coesione territoriale sottopone la questione al Consiglio dei ministri che provvede con deliberazione motivata

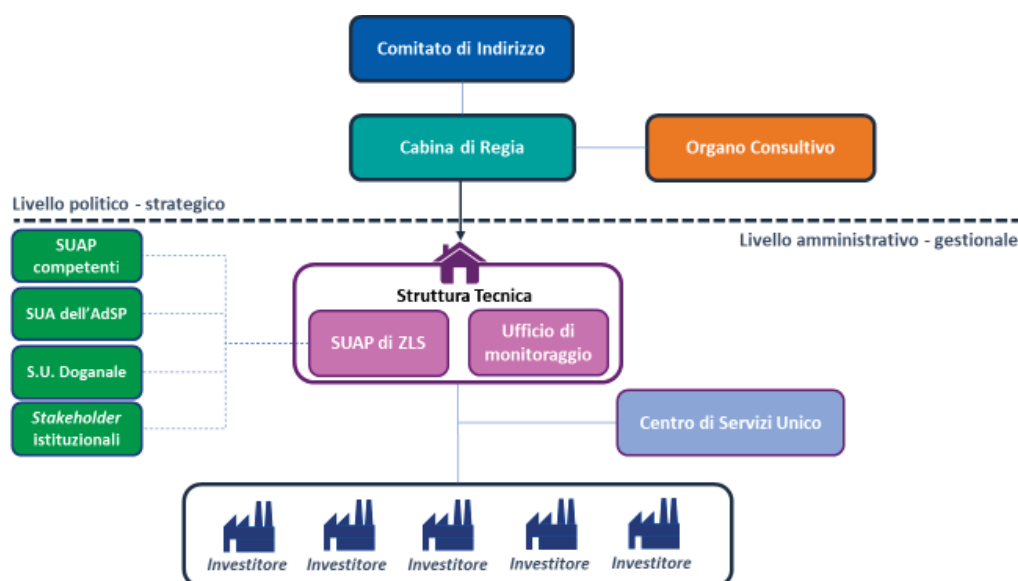
Composizione del Comitato di indirizzo

La lettera a) del comma 1 apporta modifiche all'articolo 4 del D.l. 91/2017, anche con riferimento al comma 6, secondo periodo, introducendo, tra i componenti del Comitato di indirizzo, un rappresentante dei consorzi di sviluppo industriale (di cui all'art. 36 della legge 5 ottobre 1991, n. 317), ovvero di quelli costituiti ai sensi della vigente legislazione delle regioni a statuto speciale, presenti sul territorio.

7.3 Identificazione della struttura di governance

La *governance* della ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale si articolerà in una struttura funzionale e integrata che contempla due livelli di governo: il livello politico – strategico, composto dagli uffici e dai soggetti a cui è demandata la definizione della strategia e degli indirizzi della ZLS, il coordinamento strategico e la promozione delle iniziative, e il livello amministrativo – gestionale, composto dagli organismi deputati alla gestione, attuazione e monitoraggio dei programmi e delle azioni previste nell’ambito della ZLS. In particolare:

- a livello politico - strategico, il Comitato di Indirizzo, costituito a norma dell’art. 4, comma 6 del D.l. n. 91/2017 e ss.mm.ii., svolgerà le attività di indirizzo previste dal D.P.C.M. n. 12/2018 all’art. 8 e si relazionerà in maniera funzionale e programmatica con una Cabina di Regia regionale istituita per lo svolgimento delle attività di coordinamento strategico, analisi dello stato di attuazione delle iniziative e promozione delle stesse, e con l’Organo Consultivo, quale organismo di consultazione e confronto tra i soggetti coinvolti nel processo di sviluppo della ZLS e i portatori d’interesse regionali;
- a livello amministrativo - gestionale, sarà istituita una Struttura Tecnica regionale, coadiuvata da un Centro di Servizi Unico, con il compito di coordinare le attività degli altri soggetti amministrativi ed istituzionali coinvolti nella fase gestionale e attuativa e con funzioni di raccordo con il territorio e le imprese per l’avvio e la gestione delle iniziative in area ZLS, in funzione del ruolo di sportello unico di ZLS ad essa attribuito.



7.4 Il livello politico – strategico

7.4.1 Il Comitato di Indirizzo

Il Comitato di Indirizzo della ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale sarà costituito a norma dell’art. 4, comma 6 del D.L. n. 91/2017, come modificato dall’ art. 1, comma 316, lett. a) della Legge 27 dicembre 2019, n. 160, ed è composto da “...un commissario straordinario del Governo, nominato ai sensi dell'articolo 11 della Legge 23 agosto 1988, n. 400, che lo presiede, dal Presidente

dell'Autorità di sistema portuale, da un rappresentante della regione ... da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti...". Alla luce delle modifiche introdotte dal D.L. 77/2021, convertito in legge con la L. 29 luglio 2021, n. 108, al Comitato di indirizzo partecipa anche un rappresentante dei consorzi di sviluppo industriale (di cui all'art. 36 della legge 5 ottobre 1991, n. 317).

In conformità a quanto disposto dall'art. 6 comma 1 lettera i) del Regolamento attuativo D.P.C.M. n. 12/2018, "il Piano di Sviluppo Strategico deve contenere, fra l'altro, il nominativo del rappresentante della regione [...], nel Comitato di indirizzo".

Il Rappresentante della Regione Lazio nel Comitato di Indirizzo della ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale, nominato in seguito all'approvazione del presente Piano, è identificabile, in prima approssimazione, nel responsabile della Direzione Infrastrutture e Mobilità (Inserire Nominativo).

In ossequio all'art. 4, comma 6 del D.L. n. 91/2017, il Comitato assicurerà:

- gli strumenti che garantiscano l'insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nella ZLS, nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali;
- l'utilizzo di servizi sia economici che tecnologici nell'ambito della ZLS;
- l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi.

Il Comitato svolgerà "nel rispetto degli ambiti di competenza delle regioni e degli enti locali e delle attribuzioni di cui all'art. 4 del D.L. n. 91/2017, nonché nel rispetto del Piano di Sviluppo Strategico di cui all'articolo 4, comma 5 del D.L. n. 91/2017 e dell'art. 6", le attività di indirizzo previste all'art. 8 del D.P.C.M. n. 12/2018 volte ad assicurare:

- le attività amministrative necessarie a garantire l'insediamento di nuove imprese e la piena operatività delle imprese nella ZLS;
- le condizioni di accesso e utilizzo, da parte delle imprese, alle infrastrutture esistenti e di nuova costituzione previste dal Piano di Sviluppo Strategico;
- il rispetto del Piano di Sviluppo Strategico;
- le iniziative necessarie volte ad attrarre investitori nazionali e internazionali nella ZLS;
- l'accesso alle prestazioni di servizio offerte dalle imprese situate nella ZLS da parte di terzi;
- l'espletamento delle procedure di autorizzazione di accordi e convenzioni quadro con banche e intermediari finanziari (stipulati ai sensi dell'art. 4, comma 7-bis del D.L. n. 91/2017, dal Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale, previa autorizzazione del Comitato d'Indirizzo);
- la formalizzazione e sottoscrizione di protocolli e convenzioni con le istituzioni locali e statali interessate, volti a disciplinare procedure semplificate e regimi procedimentali speciali, tenuto conto delle deroghe e delle modalità a tale scopo individuate;
- ulteriori verifiche sui profili di legalità, ove necessario, riguardo all'attuazione degli interventi previsti in area ZLS, in aggiunta alle verifiche espletate dalle Prefetture territorialmente competenti con cui la Regione ha stipulato protocolli *ad hoc*, ai sensi dell'art. 9, comma 1 del D.P.C.M. n. 12/2018;
- la verifica, per ciascuna impresa, della fase di avvio del programma di attività/investimenti e le relative comunicazioni agli organismi competenti ai fini dell'ammissibilità ai regimi agevolativi definiti dal Piano di Sviluppo Strategico;
- la verifica del mantenimento dell'attività d'impresa nella ZLS per i sette anni successivi al completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni;

- l'individuazione del soggetto responsabile dell'inserimento dei dati identificativi delle singole iniziative nonché dei dati di avanzamento delle iniziative stesse nel sistema di monitoraggio unitario istituito presso il MEF – Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, sulla base del piano di monitoraggio concordato con l'Agenzia per la Coesione Territoriale, ai sensi dell'art. 9, comma 3 del D.P.C.M. n. 12/2018.

Nell'esercizio delle attività di cui ai richiamati disposti normativi, nonché delle altre attività definite nell'ambito del Piano di Sviluppo Strategico, il Comitato di Indirizzo può avvalersi, ai sensi dell'art. 8 comma 4 del D.P.C.M. n. 12/2018:

- del Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale, il quale può, ai sensi dell'art. 4, comma 7-bis del D.L. n. 91/2017, stipulare accordi e convenzioni quadro con banche e intermediari finanziari, previa autorizzazione del Comitato di Indirizzo;
- di componenti (uffici e personale) delle strutture amministrative della Regione Lazio e degli Enti locali interessati, o di accordi con le amministrazioni centrali dello Stato e convenzioni con organismi o strutture nazionali a totale partecipazione pubblica, di cui all'art. 6, comma 1, lettera l) del D.P.C.M. n. 12/2018;
- di componenti del Comitato di Indirizzo delegati dallo stesso allo svolgimento di azioni di attuazione in particolari aree o materie della ZLS.

Le attività e i compiti per la cui corretta esecuzione il Comitato di Indirizzo è responsabile, come identificate dalle disposizioni sopra richiamate, sono, pertanto:

- attività di pianificazione e direzione strategica, e cioè quel complesso di azioni volte a identificare, in coerenza con gli indirizzi e le esigenze regionali, nazionali e comunitarie, gli obiettivi che la ZLS intende raggiungere, i mezzi, gli strumenti e le azioni per raggiungerli in un'ottica di medio/lungo periodo. Per l'espletamento dell'attività di pianificazione e direzione strategica, il Comitato di Indirizzo si relazionerà con la Cabina di Regia della ZLS e con l'Organo Consultivo della ZLS, che completano, in ambito regionale, la struttura di governo al livello politico - strategico;
- attività di gestione e amministrazione, e cioè di organizzazione delle azioni operative consecutive alla pianificazione, tale da garantirne l'efficienza e il rendimento atteso. Per l'espletamento delle funzioni amministrative connesse all'operatività della ZLS, sarà istituita una Struttura Tecnica regionale all'uopo dedicata, alla quale sarà attribuito il ruolo di Sportello Unico per le Attività Produttive localizzate in area ZLS, che opererà in raccordo con i SUAP territorialmente competenti, con il SUA dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale e con lo Sportello Unico Doganale, e sarà coadiuvata dal Centro di Servizi Unico;
- attività di monitoraggio e controllo, e cioè quell'insieme di azioni necessarie ad osservare e misurare l'andamento delle attività, delle iniziative, degli investimenti e dei risultati degli stessi, per identificarne tempestivamente potenziali criticità e rischi ed azioni correttive specifiche. Per l'espletamento delle attività di controllo e monitoraggio, sarà istituito, nell'ambito della Struttura Tecnica, un Ufficio di monitoraggio che provvederà al rilevamento dei dati di avanzamento in raccordo con l'Agenzia per la Coesione Territoriale.

Il Comitato, ai sensi dell'art. 8, comma 5 del D.P.C.M. n. 12/2018, adotterà a maggioranza assoluta dei suoi componenti, un Regolamento interno contenente, fra l'altro, indicazioni sulle modalità e gli strumenti di coinvolgimento e di consultazione dei soggetti istituzionali locali e rappresentativi delle esigenze dei territori compresi nella ZLS. Il suddetto Regolamento preciserà la periodicità e le

modalità di convocazione delle riunioni ordinarie e straordinarie, le modalità delle deliberazioni e i requisiti di validità delle stesse.

7.4.2 La Cabina di Regia

La Cabina di Regia per la ZLS del Tirreno Centro Settentrionale è un organo regionale istituito con Decreto del Presidente della Giunta Regionale dopo l'approvazione del Piano di Sviluppo Strategico ed a valle della nomina del Comitato di Indirizzo. È presieduta dal Presidente della Cabina di Regia per la *Blue Economy* ed è composta da un rappresentante del Comitato di Indirizzo, da un rappresentante degli assessorati alla Programmazione Economica, ai Trasporti, Logistica e Mobilità e alle Attività Produttive, nonché da ulteriori referenti regionali, appositamente individuati.

La Cabina di Regia provvederà a:

- supportare il Comitato di Indirizzo, occupandosi di:
 - agevolare e stimolare le interlocuzioni tra i soggetti responsabili della definizione delle strategie di sviluppo posti ai vari livelli di governo (locale, regionale e nazionale) e tra questi e il Comitato;
 - individuare fabbisogni provenienti dal territorio regionale con riferimento allo sviluppo delle attività imprenditoriali in settori specifici legati alla strategia della ZLS (es. *Blue Economy*, settore trasporti e logistica, attrazione degli investimenti, aiuti alle imprese, ecc.) stimolando il lavoro dell'Organo Consultivo della ZLS;
 - coordinare le attività di pianificazione strategica, tenuto conto delle politiche regionali complementari, attinenti o interferenti con la ZLS;
 - coordinare l'attività di pianificazione della fase attuativa, attraverso l'identificazione delle azioni e delle metodologie da applicare per rendere operativi gli indirizzi strategici definiti;
 - programmare e coordinare le iniziative di sponsorizzazione e *marketing* volte a diffondere e promuovere le misure agevolative previste dalla ZLS, al fine di attrarre un cospicuo numero di investimenti nazionali e internazionali;
 - analizzare lo stato di attuazione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS;
 - recepire le risultanze dell'attività di monitoraggio e formulare raccomandazioni e/o identificare azioni correttive con riferimento alle criticità eventualmente riscontrate nell'ambito degli interventi realizzati e da realizzare nei territori appartenenti alla ZLS;
- svolgere funzioni di collegamento e intermediazione tra la struttura di livello politico-strategico e la struttura di livello amministrativo-gestionale.

Le attività sopra descritte, le modalità di svolgimento delle stesse e la periodicità delle riunioni saranno disciplinate nel Regolamento interno della Cabina di Regia, approvato in occasione della sua costituzione.

7.4.3 L'Organo Consultivo

In considerazione della necessità di valutare, nelle fasi di definizione delle principali strategie di sviluppo della ZLS e in quelle attuative, le esigenze, i pareri e le raccomandazioni degli Enti locali, delle parti sociali, dei portatori di interesse, delle associazioni imprenditoriali e organizzazioni sindacali, di esperti del mondo accademico-scientifico, di *stakeholders* qualificati e rappresentanti di altre istituzioni pubbliche con competenze specifiche che operano sul territorio della regione,

nonché dei soggetti che hanno partecipato ai gruppi di lavoro per l'elaborazione del Piano di Sviluppo Strategico intervenuti nella fase consultativa, il Presidente della Giunta Regionale, con proprio Decreto, istituirà, l'Organo Consultivo per la ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale, con compiti consultivi, di studio e analisi su tematiche di volta in volta rispondenti alle esigenze del Comitato d'Indirizzo, che ne richiede l'ausilio tramite la Cabina di Regia.

Saranno membri permanenti dell'Organo Consultivo i rappresentanti dei Comuni dove ha sede la ZLS, selezionati dai sindaci dei comuni stessi.

In occasione della richiesta di attivazione dei lavori dell'Organo Consultivo per la ZLS, il Presidente della Giunta Regionale coinvolgerà i soggetti sopraelencati, integrandone di volta in volta la composizione in afferenza alle tematiche oggetto di lavoro.

7.5 Il livello amministrativo – gestionale

7.5.1 La Struttura Tecnica

Alla Struttura Tecnica per la ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale sarà attribuito il ruolo di Sportello Unico per le attività produttive localizzate in area ZLS, in virtù del quale provvederà all'espletamento delle funzioni amministrative connesse all'operatività della ZLS, in raccordo con i SUAP territorialmente competenti, con lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale e con lo Sportello Unico Doganale.

Sarà composta da personale interno alla Regione Lazio, individuato con apposito atto di organizzazione entro 30 giorni dall'approvazione del Piano di Sviluppo Strategico.

La Struttura Tecnica rappresenterà il punto di contatto con gli investitori e, più in generale, con i soggetti interessati a localizzare le proprie attività nell'area di competenza della ZLS, costituendo, pertanto, lo strumento di raccordo con il territorio e le imprese per l'avvio e la gestione delle iniziative in area ZLS. In particolare, si occuperà di:

- fornire informazioni alle imprese relative alle opportunità localizzative in area ZLS (in termini di agevolazioni, incentivi e finanziamenti disponibili), alle modalità e procedure di accesso alla ZLS, alle normative applicabili;
- gestire il *front-office* con le imprese insediate o che intendono insediarsi in area ZLS;
- fornire assistenza e consulenza alle imprese localizzate in area ZLS, per il superamento delle criticità eventualmente riscontrate durante lo svolgimento dell'attività d'impresa, nonché per ulteriori necessità ed esigenze sopraggiunte;
- acquisire le istanze pervenute dalle imprese e la relativa documentazione di supporto, verificandone la completezza e la correttezza;
- interloquire con le istituzioni competenti, al fine di consentirne una celere istruttoria delle istanze pervenute;
- acquisire gli esiti delle istruttorie e procedere al rilascio delle autorizzazioni, intese, licenze, concessioni, nulla osta e permessi necessari all'avvio delle attività in area ZLS;
- coordinare le attività afferenti alla ZLS di pertinenza dei SUAP territorialmente competenti e del SUA, supportandoli nell'interpretazione e nell'applicazione della normativa di riferimento e degli adempimenti operativi connessi per consentire l'insediamento, l'avvio e l'esercizio delle attività impresa in area ZLS;

- interloquire e stimolare le diverse strutture regionali interessate da procedimenti amministrativi in materia di attività economiche e d'impresa;
- supportare il Comitato di Indirizzo nel monitoraggio dello stato di attuazione della ZLS (a tal fine, sarà istituito, all'interno della Struttura Tecnica, un Ufficio di monitoraggio).

Unità SUAP ZLS

Per lo svolgimento delle attività sopraindicate la Struttura Tecnica opererà, tramite l'unità SUAP della ZLS, in stretto coordinamento non solo con i SUAP territorialmente competenti e con il SUA dell'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, ma con un considerevole numero di soggetti tecnici e strutture regionali tra cui, a titolo esemplificativo ma non esaustivo;

- gli Uffici tecnici della Regione Lazio;
- i Comuni a cui afferiscono le aree incluse nella ZLS;
- l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – ADM;
- le Capitanerie di Porto dei Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta;
- i Vigili del Fuoco;
- le Aziende Sanitarie Locali – ASL;
- gli Interporti e Aree logistiche coinvolte;
- l'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade - ANAS;
- il Gruppo Ferrovie dello Stato (Rete Ferroviaria Italiana/Trenitalia);
- ENEL e altri fornitori di energia elettrica;
- Unioncamere Lazio;
- Banche ed istituzioni finanziarie coinvolte in eventuali programmi di incentivazione e/o finanziamento di infrastrutture;
- le Università del Lazio coinvolte in eventuali progetti di R&S;
- l'Ente Regionale per il Diritto allo Studio e alla Conoscenza – DiSCo Lazio;
- LazioInnova;
- il Consorzio Industriale Unico del Lazio;
- l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Lazio – ARPA Lazio,
- l'Agenzia Regionale per lo Sviluppo e l'Innovazione dell'Agricoltura del Lazio – ARSIAL;
- l'Agenzia Regionale del Turismo del Lazio;
- l'Azienda Strade Lazio – ASTRAL;
- Aeroporti di Roma – ADR S.p.A.

Ufficio di monitoraggio

L'Ufficio di monitoraggio è l'unità deputata al monitoraggio costante delle attività attivate nell'ambito del Piano di Sviluppo Strategico.

Al fine di consentire tale attività sarà individuato e costruito un sistema di monitoraggio interno, basato su un *set* di informazioni relative alla singola iniziativa, da confrontare con i valori-obiettivo definiti dal presente Piano, al fine di realizzare un'attività di valutazione *ongoing*, fondamentale per consentire repentini interventi di ripianificazione, risoluzione di criticità, e di previsione. Si rimanda, a riguardo al modello previsto per le valutazioni d'impatto (cfr. Capitolo "Modello di valutazione degli impatti").

Tale attività di monitoraggio sarà finalizzata altresì a consentire alla *governance* della ZLS di prevedere la domanda dei singoli settori di competenza della ZLS e di monitorare, in questo modo, l'evoluzione del mercato di settore.

L'Ufficio si interfacerà con tutti gli *stakeholder* istituzionali titolari delle attività di monitoraggio a livello nazionale, e riferirà alla Cabina di Regia sui risultati delle proprie attività al fine di consentire alla Cabina di Regia di analizzare lo stato di attuazione del Piano di Sviluppo Strategico e formulare raccomandazioni e/o identificare azioni correttive con riferimento alle criticità eventualmente riscontrate da proporre al Comitato di Indirizzo.

7.5.2 Il Centro di Servizi Unico

Tenuto conto della necessità di ottimizzare il percorso relazionale con i beneficiari della ZLS, la Struttura Tecnica sarà coadiuvata da un Centro di Servizi Unico quale "luogo" di concentrazione di servizi di consulenza ed assistenza tecnica, finanziaria, legale e amministrativo-fiscale da erogare nei confronti delle imprese che vorranno insediarsi nella ZLS, al fine di semplificarne l'accesso alla ZLS e ai relativi benefici.

In seguito all'approvazione del Piano di Sviluppo Strategico, la Regione Lazio provvederà all'istituzione del Centro di Servizi Unico, il quale sarà composto da un *team* di assistenza tecnico-specialistica a supporto, formato da risorse interne alla Regione e/o esterne.

In qualità di *hub* di servizi assistenza tecnica, finanziaria, legale e amministrativo-fiscale erogati in favore delle imprese che vorranno insediarsi nella ZLS, il ruolo del Centro di Servizi Unico è, perciò, quello di migliorare la capacità amministrativa della Struttura Tecnica nell'interazione con i beneficiari della ZLS, al fine di semplificare il percorso di accesso alla ZLS e ai relativi benefici.

Le attività di supporto e assistenza erogate dal Centro di Servizi Unico, si sintetizzano principalmente in:

- animazione territoriale e supporto nell'attuazione di un programma di comunicazione, *marketing* e *lobbying* istituzionale:
 - presentazione del programma di sviluppo della ZLS agli *stakeholder* territoriali (Camera di Commercio, Unione industriali, Associazioni datoriali, Sindacati, ecc.) ed attuazione delle azioni di comunicazione;
 - definizione di azioni di promozione delle opportunità della ZLS.
- *help desk* per i beneficiari della ZLS, attraverso la costituzione di un sistema di ascolto ed assistenza rivolto a coloro che intendono usufruire delle agevolazioni della ZLS, con lo scopo di fornire informazioni, supporto e linee guida relativamente al percorso per accedere ai benefici della ZLS, mediante attivazione di diversi canali dedicati, quali:
 - numero verde gratuito;
 - piattaforma *web*, alimentando anche la sezione FAQ "*frequently asked questions*";
 - messaggistica istantanea accessibile tramite la piattaforma *web*;
 - *e-mail*;
 - incontri *one to one*.
- assistenza tecnica ai progetti di adesione, tramite servizi di assistenza e consulenza gratuita a coloro che intendono accedere alle agevolazioni previste dalla ZLS nello sviluppo del programma di investimento, in particolare nelle seguenti attività:
 - supporto nello sviluppo dell'idea di progetto (valutazione dell'idea di progetto, redazione del *business plan*, ecc.);
 - supporto nel *matching* tra idea progetto e opportunità finanziarie, anche con riferimento agli strumenti messi in campo dal sistema del credito;

- consulenza tecnica, amministrativa, legale e fiscale nella predisposizione del programma di sviluppo (descrizione degli interventi, indicazione delle aree e delle strutture di interesse, quadro finanziario degli investimenti, analisi dei vantaggi, impatto occupazionale, recupero e riqualificazione di strutture dismesse, progetto di ricerca industriale e sviluppo sperimentale, obiettivi di tutela ambientale, risparmio energetico, adattamento ai cambiamenti climatici);
- supporto alle attività di promozione industriale del SUA dell'AdSP:
 - selezione delle aree e delle strutture per l'insediamento;
 - esecuzione dei procedimenti amministrativi ed autorizzativi per la fase di insediamento, realizzazione e svolgimento dell'attività economica nella ZLS;
 - accompagnamento nelle attività propedeutiche alla presentazione delle istanze di accesso alle misure agevolative previste dalla ZLS, attraverso il supporto alla predisposizione della relativa modulistica e alla trasmissione della stessa, secondo modalità e tempistiche previste dalla normativa vigente;
- supporto all'Ufficio di monitoraggio interno alla Struttura Tecnica, al fine di fornire agli *stakeholder* (Stato, Regione, Comitato d'Indirizzo, ecc.) dati circa l'operato dei beneficiari ZLS, valutandolo secondo le logiche dell'efficienza economica, della tutela ambientale e dell'impatto socioeconomico. In particolare, sarà definito un sistema di monitoraggio analitico che verrà alimentato con continuità e restituirà report di sintesi utili per le attività di valutazione.

Per lo svolgimento delle attività sopraindicate, il Centro di Servizi Unico si doterà di una piattaforma informativa, che costituirà un fondamentale punto di contatto ed il principale strumento informativo e di supporto per i soggetti che intendono avviare attività imprenditoriale o investire nella ZLS. Attraverso la piattaforma si renderanno disponibili le linee guida applicative sui principali adempimenti in ambito ZLS, l'elenco dei servizi di accompagnamento attivabili a supporto dei progetti di adesione alle ZLS, informazioni utili ai fruitori circa le ulteriori opportunità finanziarie e benefici fiscali cumulabili con l'investimento ZLS.

Tale piattaforma costituirà lo strumento di armonizzazione e valorizzazione delle componenti informative già in uso presso i diversi uffici di *front-office* previsti (Rete dei SUAP, S.U. Doganale, Punto Unico di Contatto regionale, SUA). Con riferimento al SUA dell'AdSP, particolare rilevanza riveste l'interfacciamento con i sistemi di gestione e di *Business Intelligence* che l'Autorità, nell'esercizio delle sue funzioni, già gestisce e intende promuovere grazie al ruolo affidatole con riferimento alla ZLS.



Ci si riferisce, in particolare, non solo ai processi connessi con l'operatività ordinaria, ma soprattutto agli innovativi obiettivi derivanti dal posizionamento dell'Autorità all'interno del sistema della ZLS, ed in particolare ai processi:

- di gestione della *security* portuale;
- di gestione della logistica non solo portuale;
- di garanzia degli strumenti di sicurezza informatica.

7.6 Accordi, Convenzioni e protocolli d'intesa

7.6.1 Gli accordi con le Prefetture

La Regione Lazio, in osservanza delle prescrizioni di cui all'art. 9, comma 1 del D.P.C.M. n. 12/2018, e al fine di garantire la trasparenza delle procedure di ammissione e di gestione ai regimi agevolati ed ai benefici previsti dalla ZLS per le imprese, garantire un adeguato livello di sicurezza e protezione degli investimenti effettuati e da effettuare in area ZLS, nonché di prevenire, controllare e contrastare le ingerenze della criminalità organizzata "promuove la stipula di appositi protocolli con le Prefetture territorialmente competenti ai fini della verifica dei profili di legalità con riguardo all'attuazione degli interventi previsti nelle ZLS", con le quali si programmeranno e attiveranno azioni di monitoraggio in merito alla titolarità delle aree individuate e perimetrate, per poter identificare e segnalare speculazioni legate al mutamento della titolarità delle stesse.

Si ricorda, peraltro, che le aree individuate nella perimetrazione della ZLS sono costruite nella logica di non prevedere alcun cambio di destinazione d'uso e, conseguentemente, l'attivazione delle Prefetture per le verifiche di competenza e l'acquisizione del relativo parere.

Le anomalie e le risultanze delle attività di verifica dei profili di legalità saranno condivise, tramite la Struttura Tecnica, con le strutture coinvolte nella gestione della ZLS, con la Cabina di Regia, che a sua volta riferirà al Comitato di Indirizzo.

7.6.2 Altri accordi, convenzioni e protocolli d'intesa

Ai sensi dell'art.6 comma 1, lettera l) del DPCM n. 12/2018, la Regione Lazio promuoverà la formalizzazione di "...accordi con le Amministrazioni centrali dello Stato...", nonché di "...convenzioni con organismi, ovvero, strutture nazionali a totale partecipazione pubblica", che la Regione Lazio ha attivato "...per l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZLS". Per gli accordi, i protocolli e le convenzioni utili a semplificare il funzionamento della ZLS si rimanda al Capitolo "Semplificazione e benefici amministrativi". Si presentano, tuttavia, di seguito gli schemi di accordi già previsti dalla Regione Lazio che potrebbero essere replicati con finalità di promuovere la ZLS.

Protocollo d'intesa per il consolidamento e l'attrazione degli investimenti esteri tra Regione Lazio, Unindustria e Confindustria

Lo schema di protocollo è stato previsto con proposta di delibera di Giunta n. 12726 del 17 luglio 2019 e presenta i seguenti obiettivi:

- favorire il mantenimento delle attività delle imprese multinazionali già presenti nel territorio regionale (*retention*), al fine di attrarre nuovi investimenti attraverso un dialogo continuo con gli investitori e la valorizzazione delle imprese estere presenti e del loro impatto economico sul territorio regionale;
- promuovere a conoscenza del ruolo e delle potenzialità derivanti dalle imprese multinazionali per i territori anche con riferimento a tematiche quali la sostenibilità ambientale, l'economia circolare e il *welfare* (benessere sociale), la messa a sistema delle informazioni qualitative e quantitative già a disposizione della Regione Lazio, del Governo centrale, del Sistema Confindustria e di Unindustria. In quest'ambito specifico particolare attenzione verrà prestata all'analisi delle reti di innovazione e delle filiere industriali connesse alle multinazionali, ai processi di digitalizzazione del mondo manifatturiero, allo sviluppo di politiche per attrarre particolari tipologie di investimenti come centri di formazione aziendale, centri di competenza (es. trasferimento tecnologico, digitalizzazione, gestione risorse umane), centri servizi condivisi (es. logistica, acquisti, servizi amministrativi), o ancora centri direzionali regionali o mondiali (es. i cosiddetti *regional* o *head-quarters*). Sono approfonditi, inoltre, i settori che caratterizzano l'"ecosistema dell'innovazione" regionale individuati dalla *Smart Specialisation Strategy*: scienze della vita, beni e tecnologie della cultura, aerospazio, *green economy*, *agrifood*, industrie creative digitali, sicurezza;
- incoraggiare lo scambio di esperienze tra la Regione e le Istituzioni nazionali, anche per creare una maggiore condivisione delle *best practice* in termini di procedure amministrative e autorizzative, nonché di accordi di mantenimento e consolidamento delle attività estere in Italia e nel Lazio, comprese eventuali proposte legislative, fiscali e promozionali da portare all'attenzione delle altre Regioni e del Governo nazionale, anche per tramite del Comitato attrazione investimenti esteri (di cui al D.L. 133/2014 e successivo D.M. 28/11/2017).

Protocollo di intesa tra Regione Lazio, Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, Ministero Sviluppo Economico e Invitalia per la Bonifica e la Reindustrializzazione del Sito di Interesse Nazionale Valle del Sacco

Il protocollo, firmato nel marzo 2020 e di durata biennale, aveva l'obiettivo di promuovere e accelerare l'attuazione dei procedimenti di bonifica del SIN Bacino del fiume Sacco, al fine di garantire il pieno utilizzo industriale e lo sviluppo di attività economiche e produttive sostenibili dal punto di vista ambientale e coerenti con l'esigenza di assicurare il rilancio dell'occupazione attraverso la valorizzazione delle forze lavorative dell'area. Il protocollo stabiliva le iniziative volte a garantire l'efficacia, la tempestività e l'attività integrata e coordinata dei diversi attori, favorendo la confluenza delle risorse finanziarie e l'armonizzazione dei procedimenti amministrativi.

In particolare, è stata istituita una cabina di Cabina di Regia per il SIN Bacino del fiume Sacco, con i compiti di:

- programmazione degli interventi di competenza pubblica e dei relativi cronoprogrammi in coerenza con le iniziative strategiche che interessano l'area della Valle del Sacco;
- monitoraggio dello stato di attuazione degli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree ricadenti nel SIN e individuazione di eventuali ritardi o inadempienze;
- efficientamento e promozione dei progetti e delle iniziative che interessano l'area oggetto dell'intesa;
- monitoraggio dell'utilizzo delle risorse pubbliche e dell'attuazione degli interventi finanziati dal Fondo Sviluppo e Coesione;

- promozione dell'indizione di conferenze di servizi, ai sensi della Legge 7 agosto 1990, n. 241, al fine di garantire l'efficacia dell'azione amministrativa ed il coordinamento delle complessive autorizzazioni preliminari e propedeutiche all'attuazione degli interventi.

Per quanto concerne la reindustrializzazione, l'accordo sanciva l'impegno delle parti a:

- verificare la coerenza della mappatura delle aree pubbliche fruibili per gli interventi di riqualificazione e riconversione industriale con le attività di messa in sicurezza e bonifica;
- mettere in atto ogni azione concertativa utile al fine di razionalizzare e semplificare le attività di messa in sicurezza e bonifica da parte dei soggetti istituzionali firmatari del protocollo;
- attrarre investimenti nelle aree rese disponibili, volti a consolidare i settori del chimico-farmaceutico, storicamente strategici per l'area, supportare la creazione di distretti quali quelli certificati EMAS, rafforzare il settore automotive, della meccanica e della mecatronica attraverso azioni di supporto all'indotto, anche secondo i paradigmi di Impresa 4.0, favorire la riconversione industriale dell'area attraverso logiche di *Circular Economy*, promuovere la riconversione produttiva dell'area in coerenza con le linee guida previste dal Piano Nazionale Impresa 4.0.

Bibliografia

- Aniello, V. (2018). Economia del mare e della logistica. Documento di lavoro FNDC.
- Aniello, V. (Maggio 2020). Zone Economiche Speciali e Zone Logisitiche Semplificate. Elementi per una valutazione di impatto economico-sociale. Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili - Fondazione Nazionale Commercialisti.
- Arrow, K.J. (1962). The economic implications of learning by doing. (29).
- Autorità del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Porti di Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta. (s.d.). Statistiche 2020.
- Backman M., Kohlhase J. (2013). The influence of diversity on the formation, survival and growth of new firms. Working paper series in economics and institutions of innovation(337).
- Banca di Italia, E. (Giugno 2019). Indagine sul turismo internazionale.
- Banca di Italia, Eurosystem. (Luglio 2020). Economie regionali, l'economia del Lazio n.12.
- Banca d'Italia, Eurosystem. (Dicembre 2020). Proiezioni macroeconomiche per l'economia italiana.
- (Novembre 2020). Blue Economy e Sviluppo Economico – Sostenibilità, innovazione, economia del mare: un percorso di rilancio per il porto di Civitavecchia ed il sistema portuale del Lazio. DGR n. DEC/59.
- Brunello, G., Langella, M. (2016). Local agglomeration, entrepreneurship and the 2008 recession: Evidence from Italian industrial districts. *Reg. Sci. Urban Econ.*(58), p. 104-114.
- Cabral, L.; Wang, Z.; Xu, D.Y. (2013). Competitors, complementors, parents and places: Explaining regional agglomeration in the U.S. Auto industry *I. Rev. Econ. Dyn.*(30), p. 1-29.
- Castells M, Hall P. (1994). Technopoles of the world: the making of the twenty-first century industrial complex.
- CENSIS. (2015). *Quinto Rapporto sull'economia del mare. Cluster marittimo e sviluppo in Italia*.
- CENSIS, COGEA E SRM. (2019). Sesto rapporto sull'economia del mare.
- Cherubini L., Ghezzi L., Panicià R. e Rosignoli S. (gennaio-aprile 2012). L'interscambio commerciale tra il Mezzogiorno e il Centro Nord: struttura e meccanismi di propagazione degli shock. *Rivista di Economia e Statistica del Territorio*(1).
- Cherubini L., Panicià R. (2013). A multiregional structural analysis of Italian regions. *Macroeconomic modelling for policy analysis*, Florence University Press.
- Commissione Europea. (2019). Indice di digitalizzazione dell'economia e della società (DESI). Relazione nazionale per il 2019.
- Costa P. (1991). Modelli Input-Output multiregionali. I modelli Input-Output nella programmazione regionale: teoria e applicazioni.
- D'Amico, M. (2017). Le Zone Economiche Speciali: Una straordinaria opportunità per il rilancio dell'economia in Italia. Passerino.
- Duranton G., Puga D. (2001). Nursery cities: urban diversity, process innovation, and the life cycle of products. *Am Econ Rev* 91(5), p. 1454–1477.
- Duranton G., Puga D. (2004). Micro-foundations of urban agglomeration economies. Henderson V, Thisse J-F (eds) *Handbook of regional and urban economics*, vol 4. , p. 2119–2171.
- Ellison G., Glaeser EL., Kerr W. . (2010). What causes industry agglomeration? Evidence from coagglomeration patterns. *Am Econ Rev* 100(3), p. 1195–1213.
- European Commission. (2021). Winter 2020 Economic Forecast.

- Glaeser, E.L.; Kallal, H.D.; Scheinkman, J.A.; Shleifer, A. (1992). Growth in cities. *J. Polit. Econ.*(100), p. 1126–1152.
- Graham S, Marvin S. (1996). Telecommunications and the city.
- Gruppo Regionale di Esperti. (Giugno 2020). La Zona Logisitica Semplificata del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale - Elementi di base per la definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale.
- Holmes TJ. (1999). Localization of industry and vertical disintegration. *Rev Econ Stat* 81(2), p. 314–325.
- ISTAT. (2019). Censimento permanente delle imprese.
- ISTAT. (2020). Rapporto annuale 2020, la situazione del Paese.
- ISTAT. (Dicembre 2020). Conti Pubblici Territoriali.
- ISTAT. (Gennaio 2021). Nota mensile *sull'andamento dell'economia italiana*.
- ISTAT. (IV trimestre 2020). Stima preliminare del PIL.
- ISTAT. (Maggio 2020). Situazione e prospettive delle imprese nell'emergenza sanitaria Covid-19.
- ISTAT. (s.d.). Sistemi Locali del Lavoro. Tratto da <https://www.istat.it/it/informazioni-territoriali-e-cartografiche/sistemi-locali-del-lavoro>
- Jacobs J. (1961). The death and life of great American cities.
- Krugman P. (2011). The new economic geography, now middle-aged. *Reg Stud* 45(1), p. 1-7.
- Manti, E. (2019). Zone Economiche Speciali. Settori di intervento, aree produttive e poli logistici per una politica industriale nel Mezzogiorno. *Rivista Economica del Mezzogiorno*.
- Marshall. (1890). *Principles of Economics*. MacMillan.
- OECD. (2009). Zones franches: coûts et avantages. *L'Observateur de l'OCDE* n° 275.
- OECD/Eurostat. (2018). Oslo Manual 2018: Guidelines for Collecting, Reporting and Using Data on Innovation, 4th Edition, The Measurement of Scientific, Technological and Innovation Activities. OECD Publishing, Paris/Eurostat, Luxembourg. Tratto da <https://doi.org/10.1787/9789264304604-en>
- Overman HG., Puga D. (2010). Labor pooling as a source of agglomeration: an empirical investigation. In: Glaeser E (ed) *Agglomeration economies*. University of Chicago Press, p. 133-150.
- Paniccià R., Rosignoli S. (2018). A methodology for building multiregional Supply and Use Tables for Italy. *Studi e Approfondimenti, IRPET*.
- Porter, M.E. . (1998). *On Competition*. Harvard Business School Press.
- Prometeia. (Luglio 2020). Rapporto di previsione.
- Puga D. (2010). The magnitude and causes of agglomeration economies. *J Reg Sci* 50(1), p. 203-219.
- Rauch R. (1993). Productivity gains from geographic concentration of human capital: evidence from the cities. *J Urban Econ* 34(3), p. 380-400.
- Regione Lazio. (2020). Lazio in numeri.
- Roberto De Luca. (2017). Le zone economiche speciali: caratteristiche, agevolazioni, opportunità e aspetti operativi. documento FNC.
- Romer, P.M. (1990). Endogenous technological change. *J. Polit. Econ.*, 98, p. 71-102.
- Rosenthal S., Strange W. (2001). The determinants of agglomeration. *J Urban Econ* 50(2), p. 191-229.
- SRM e Confindustria. (2017). Check up mezzogiorno.

- Studi e Ricerche per il Mezzogiorno. (2017). Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo, VII rapporto annuale.
- SVIMEZ. (Aprile 2020). L'impatto economico e sociale del Covid-19: Mezzogiorno e Centro-Nord.
- Swann, P.; Prevezer, M. (1996). A comparison of the dynamics of industrial clustering in computing and biotechnology. *Res. Policy*(25), p. 1139–1157.
- Terracciano, B., & Graziano, P. (2016). Cohesion Policy Implementation and Administrative Capacities: Insights from Italian Regions. *Regional and federal studies*.
- Unioncamere. (2019). VIII Rapporto sull'Economia del Mare. Camera di Commercio Latina.
- Unione Industriali di Napoli. (2011). Studio di fattibilità per lo sviluppo delle filiere industriali dell'economia del mare.

Linkografia

Agenda 2030 <https://sdgs.un.org/>

ARPA Lazio <https://www.arpalazio.it/>

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Porti di Civitavecchia - Fiumicino – Gaeta <https://www.portidiroma.it/>

Banca d'Italia <https://www.bancaditalia.it/>

Camera di Commercio di Frosinone <http://www.fr.camcom.gov.it/>

Camera di Commercio di Latina <http://cameradicommerciolatina.it/>

Camera di Commercio di Rieti <https://www.ri.camcom.it/>

Camera di Commercio di Roma <https://www.rm.camcom.it/>

Camera di Commercio di Viterbo <http://www.vt.camcom.it/it/>

Central Planning Bureau <https://www.cpb.nl/en>

CIPE – Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile
<http://www.programmazioneeconomica.gov.it/il-cipe/#:~:text=Il%20Comitato%20Interministeriale%20per%20la,in%20materia%20di%20crescita%20economica>

CNIT – Consorzio nazionale interuniversitario per le telecomunicazioni <https://www.cnit.it/>

Commissione europea <https://ec.europa.eu/>

Confindustria <https://www.confindustria.it/home>

Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili <https://commercialisti.it/>

EBTL – Ente Bilaterale Turismo Del Lazio <https://www.ebtl.it/>

Enel <https://www.enel.com/it>

Eni <https://www.eni.com/it-IT/home.html>

Euroconsulting <http://www.euroconsulting.be/it/>

European Regional Competitiveness Index
https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/maps/regional_competitiveness/

Eurostat <https://ec.europa.eu/eurostat>

Gazzetta Ufficiale <https://www.gazzettaufficiale.it/>

Infocamere <https://www.infocamere.it/>

ISTAT <https://www.istat.it/>

MATTM – Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

<https://www.minambiente.it/>

MIT – Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili <https://www.mit.gov.it/>

OECD <https://www.oecd.org/>

Prometeia <https://www.prometeia.it/en/home>

Publication Office of the European Union <https://op.europa.eu/en/home>

QualEnergia <https://www.qualenergia.it/>

Regione Lazio http://www.regione.lazio.it/rl_main/

Risposte Turismo <https://www.risposteturismo.it/>

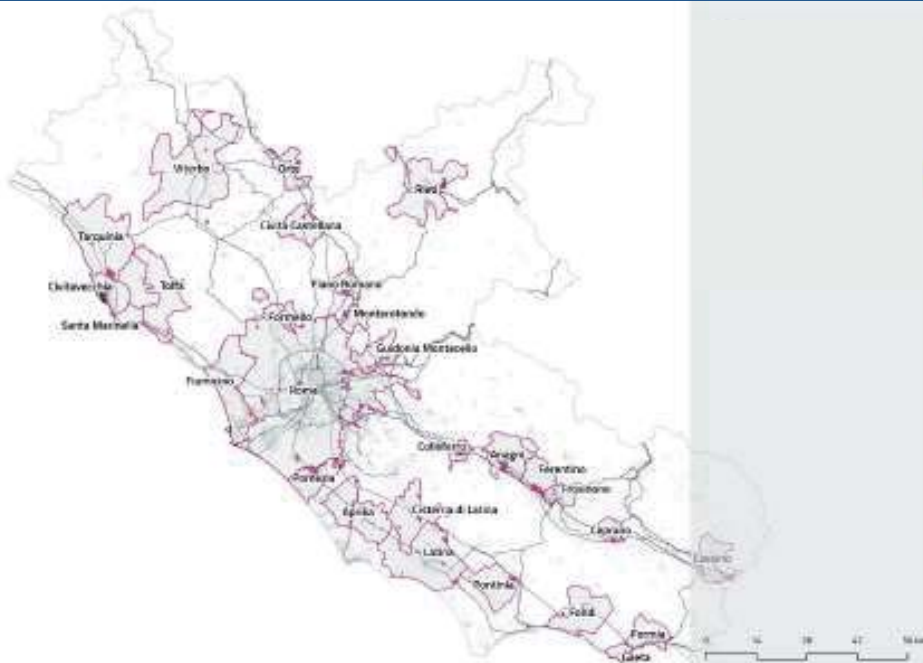
SRM – Studi e ricerche per il Mezzogiorno <https://www.sr-m.it/>

SVIMEZ – Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno

<http://lnx.svimez.info/svimez/>

The Digital and Economy Society Index [The Digital Economy and Society Index \(DESI\) \(europa.eu\)](#)

World Bank <https://www.worldbank.org/en/home>



Zona Logistica Semplificata del Tirreno centro-settentrionale

Allegati

Settembre 2021

ALLEGATO 1 - La ZLS del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale**REGIONE LAZIO**

GIUNTA REGIONALE

DELIBERAZIONE N. DEC59 **DEL** 03/11/2020
PROPOSTA N. 16513 **DEL** 29/10/2020


STRUTTURA PROPONENTE	Direzione: INFRASTRUTTURE E MOBILITA' Area: INFRASTRUTTURE DELLA MOBILITA' E TRASPORTO MARITTIMO		
Prot. n. _____ del _____ OGGETTO: Schema di deliberazione concernente: Blue Economy e Sviluppo Economico: un percorso di rilancio per il porto di Civitavecchia ed il sistema portuale del Lazio. ATTO DI INDIRIZZO			
(FERRANTI LORENA) L' ESTENSORE (FIORELLI ROBERTO) IL RESP. PROCEDIMENTO (R. FIORELLI) IL DIRIGENTE RESPONSABILE (S. FERMANTE) IL DIRETTORE REGIONALE			
ASSESSORATO PROPONENTE	LAVORI PUBBLICI E TUTELA DEL TERRITORIO, MOBILITA' (Alessandri Mauro) L'ASSESSORE		
DI CONCERTO	PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, DEMANIO E PATRIMONIO LAVORO E NUOVI DIRITTI, FORMAZIONE, SCUOLA E DIR. ALLO STUDIO UNIV., POLITICHE PER LA RICOSTRUZIONE POLITICHE ABITATIVE, URBANISTICA, CICLO DEI RIFIUTI E IMPIANTI DI TRATTAM., SMALTIMENTO E RECUPERO SVILUPPO ECONOMICO, COMMERCIO E ARTIGIANATO, RICERCA, START-UP E INNOVAZIONE (Sartore Alessandra) ASSESSORE (Di Berardino Claudio) L' ASSESSORE (Valeriani Massimiliano) L' ASSESSORE (Orneli Paolo) L' ASSESSORE		
ALL'ESAME PREVENTIVO COMM.NE CONS.RE			
COMMISSIONE CONSILIARE: Data dell' esame: con osservazioni senza osservazioni		VISTO PER COPERTURA FINANZIARIA: IL DIRETTORE DELLA DIREZIONE REGIONALE Bilancio, Governo Societario, Demanio e Patrimonio	
SEGRETERIA DELLA GIUNTA		Data di ricezione: 29/10/2020 prot. 811	
ISTRUTTORIA: _____ _____ _____ _____ _____ IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO _____ IL DIRIGENTE COMPETENTE			

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

IL PRESIDENTE

Oggetto: Blue Economy e Sviluppo Economico: un percorso di rilancio per il porto di Civitavecchia ed il sistema portuale del Lazio. ATTO DI INDIRIZZO

LA GIUNTA REGIONALE

SU PROPOSTA dell'Assessore ai Lavori Pubblici e Tutela del territorio, Mobilità;

DI CONCERTO con l'Assessore allo Sviluppo Economico, Commercio e Artigianato, Start Up, "Lazio Creativo" e Innovazione; l'Assessore al Lavoro e nuovi diritti, Formazione, Scuola e Diritto allo Studio universitario, Politiche per la Ricostruzione; l'Assessore alla Programmazione Economica, Bilancio, Demanio e Patrimonio; l'Assessore alle Politiche Abitative, Urbanistica, Ciclo dei Rifiuti e Impianti di Trattamento, Smaltimento e Recupero;

VISTI:

- l'art. 107 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea;
- il regolamento (UE) n. 1315 del 11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T);
- il regolamento (UE) n. 952 del 9 ottobre 2013, istitutivo del codice doganale dell'Unione;
- il decreto-Legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla Legge 3 agosto 2017, n. 123, recante disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno;
- la legge 27 dicembre 2017, n. 205, Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020;
- il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 gennaio 2018, n. 12 Regolamento recante istituzione di Zone economiche speciali (ZES).
- la legge 28 gennaio 1994, n. 84, di riordino della legislazione in materia portuale;
- lo Statuto della Regione Lazio;
- la legge regionale 18 febbraio 2002, n. 6, relativa alla disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio e disposizioni relative alla dirigenza ed al personale regionale;
- il Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta regionale n. 1 del 6 settembre 2002 e successive modifiche ed integrazioni;
- il decreto legislativo del 23 giugno 2011, n. 118, recante: "Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42" e successive modifiche;
- la legge regionale 12 agosto 2020, n.11 recante: "Legge di contabilità regionale";
- il regolamento regionale 9 novembre 2017, n. 26, recante: "Regolamento regionale di contabilità";
- la legge regionale 27 dicembre 2019, n. 28, recante: "Legge di stabilità regionale 2020";
- la legge regionale 27 dicembre 2019, n. 29, recante: "Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2020-2022";
- la deliberazione della Giunta regionale 27 dicembre 2019, n. 1004, recante: "Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2020-2022. Approvazione del "Documento

tecnico di accompagnamento", ripartito in titoli, tipologie e categorie per le entrate ed in missioni, programmi e macroaggregati per le spese”;

- la deliberazione della Giunta regionale 27 dicembre 2019, n. 1005, recante: “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2020-2022. Approvazione del "Bilancio finanziario gestionale", ripartito in capitoli di entrata e di spesa”;
- la deliberazione della Giunta regionale 21 gennaio 2020, n. 13, recante: “Applicazione delle disposizioni di cui agli articoli 10, comma 2, e 39, comma 4, del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118 e successive modifiche e disposizioni per la gestione del bilancio regionale 2020-2022, ai sensi dell'articolo 28 del regolamento regionale 9 novembre 2017, n. 26. Approvazione del bilancio reticolare, ai sensi dell'articolo 29 del r. r. n. 26/2017.”;
- la deliberazione della Giunta Regionale 25 febbraio 2020, n. 68, recante: “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2020-2022. Assegnazione dei capitoli di spesa alle strutture regionali competenti, ai sensi dell'articolo 3, comma 2, lettera c) della legge regionale 27 dicembre 2019, n. 29 e dell'articolo 13, comma 5, del regolamento regionale 9 novembre 2017, n. 26”.
- la circolare del Segretario Generale della Giunta regionale, prot. n. 176291 del 27 febbraio 2020 con la quale sono fornite le indicazioni relative alla gestione del bilancio regionale 2020/2022;

PRESO ATTO CHE:

- la pandemia da COVID-19 sta producendo rilevanti effetti depressivi sull'intera economia mondiale e per i prossimi due anni è prevista una contrazione della crescita economica peggiore di quella conseguente alla crisi finanziaria del 2008-2009;
- in Italia, l'emergenza COVID-19 si innesta su un contesto economico ed occupazionale già fragile, laddove il 2018 aveva evidenziato un rallentamento dell'economia ed il differenziale con l'Area Euro si era confermato anche nel 2019 nell'ordine del punto percentuale;
- data la struttura produttiva regionale e la relativa composizione settoriale, gli ambiti maggiormente colpiti dalla crisi pandemica nel Lazio sono risultati quelli collegati a turismo, commercio e trasporti, settori in cui si concentra circa un quinto dell'occupazione regionale;
- all'interno dello scenario descritto, il sistema portuale del Lazio ha registrato risultati negativi sui propri livelli di traffico che, in particolare in settori come quello crocieristico, sono risultati sostanzialmente bloccati dall'emergenza pandemica, con conseguenti pesanti riflessi sui porti di maggior utilizzo per tali attività, tra cui il porto di Civitavecchia;

CONSIDERATO CHE:

- la definizione europea di Blue Economy comprende tutte le attività che utilizzano il mare, le coste e i fondali come risorse per attività industriali e lo sviluppo di servizi, quali ad esempio trasporto marittimo, porti e settore cantieristico, energie rinnovabili marine, acquacoltura, pesca, biotecnologie marine, turismo costiero e di crociera;
- il trasporto marittimo, in particolare, mostra una forte capacità di impatto sul ciclo economico;
- la Regione Lazio in questi mesi è impegnata nelle seguenti azioni:
 - o completamento del processo di programmazione dei fondi strutturali europei per il periodo 2021-2027;

- revisione dello schema di Piano Regionale dei Trasporti, della Mobilità e della Logistica (PRMTL);
- esame del Piano Energetico Regionale (PER), preliminare all'adozione da parte degli organi competenti;
- partecipazione al percorso di Pianificazione dello Spazio Marittimo (Maritime Spatial Planning, MSP);
- redazione del Piano di Difesa Integrata delle Coste del Lazio;
- finalizzazione ed elaborazione del Piano di Sviluppo Strategico per l'istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) di cui alla Deliberazione di Giunta Regionale n.621 del 30/10/2018;

VISTA la relazione dal titolo “Blue Economy e Sviluppo Economico – Sostenibilità, innovazione, economia del mare: un percorso di rilancio per il porto di Civitavecchia ed il sistema portuale del Lazio”, redatta dagli Uffici regionali, allegata alla presente decisione quale parte integrante e sostanziale, da cui si evince che:

- per promuovere lo sviluppo economico regionale e la quantità e qualità dei livelli occupazionali del Lazio è necessario:
 - che il territorio regionale acquisisca un ruolo logistico-infrastrutturale centrale all'interno dei flussi di trasporto di merci e passeggeri al livello locale, nazionale ed internazionale, proponendosi come area logistica efficiente ed innovativa;
 - ricostituire nella Regione una identità “marittima” adeguata al suo sviluppo costiero, che sia in grado di fare sinergia tra aree costiere ed aree interne, connettere efficacemente il territorio interessato e creare le sinergie istituzionali, imprenditoriali e di servizio utili alla caratterizzazione del Lazio come regione che può fondare una parte rilevante del proprio sviluppo economico ed occupazionale sul mare;
 - rilanciare la Blue Economy nel Lazio, supportando il consolidamento di tutti i comparti coinvolti nell'economia sostenibile del mare, costituendo sede territoriale privilegiata per la crescita dell'imprenditorialità marittima in tutte le sue componenti: merci, passeggeri, servizi, formative, ambientali, etc.;
 - dare nuovo impulso funzionale al sistema portuale laziale, e in particolare al porto di Civitavecchia, affinché possa recuperare livelli di competitività in grado di farlo competere strutturalmente nel proprio contesto di mercato;
- le criticità che impediscono al porto di Civitavecchia, principale scalo marittimo del Lazio, di fungere da supporto alle azioni descritte sopra sono molteplici, tra cui:
 - un'insufficiente dotazione infrastrutturale, con particolare riferimento alle connessioni ferroviarie;
 - uno sbilanciamento tra i flussi di merci in entrata e in uscita dal porto, legati sia a una insufficiente capacità produttiva del tessuto economico retroportuale e territoriale del quadrante che a un'insufficiente connessione con l'intero sistema economico laziale;
 - la prevalente monotematizzazione dei flussi, essenzialmente legati alla componente passeggeri, in crisi per effetto della pandemia, e alle movimentazioni del carbone legato ai siti di produzione energetica, già in pesante flessione e destinate ad estinguersi per effetto del processo di phasing-out;

- la mancata realizzazione della cosiddetta Darsena Energetica Grandi Masse, che comporta l'esigenza di un generale riassetto dello stesso porto e delle sue vocazioni;
- la necessità di un'adeguata offerta di servizi specializzata sulla Blue Economy, quali offerta formativa, assistenza alla creazione di nuova e adeguata impresa, efficiente raccordo amministrativo tra servizi doganali, istituti di ricerca, sportelli unici, Enti Locali e agenzie governative;

VISTO lo studio denominato “La Zona Logistica Semplificata del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale – Documento propedeutico alla definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale”, redatto dal Gruppo di Lavoro istituito con Deliberazioni di Giunta Regionale n. 621 del 30/10/2018 e n.29 del 29/01/2019, assunto al protocollo della Regione Lazio con n. 0620401 il 13/07/2020 e allegato alla presente decisione quale parte integrante e sostanziale;

RITENUTO di dover considerare le attività portuali di Civitavecchia e dell'intero sistema portuale del Lazio all'interno di un più ampio contesto, al fine di favorirne l'interconnessione infrastrutturale e logistica e l'integrazione con la Blue Economy nella direzione dello sviluppo e della crescita sostenibile;

RITENUTO pertanto necessario di intervenire sui porti del Lazio e in modo particolare su quello di Civitavecchia secondo le seguenti priorità:

- migliorare le connessioni infrastrutturali, con particolare riferimento al nodo ferroviario e alle opere di ultimo miglio, sia ferroviarie che stradali;
- dotare il sistema di una 'porta di accesso' alle opportunità costituite dal mare quale 'hub' per la formazione, la ricerca e sviluppo di impresa nel settore della Blue Economy;
- rilanciare i traffici commerciali e favorire l'emersione di attività come la cantieristica legata alla demolizione e il riciclo, l'agrifood, i servizi alla logistica, i nuovi carburanti a basso impatto ambientale e l'energia pulita;
- attivare al più presto idonei strumenti di programmazione negoziata necessarie a contrastare le criticità occupazionali ed economiche generate dal phase-out dal carbone e dalla pandemia di COVID-19;

DATO ATTO che la presente decisione non comporta oneri a carico del bilancio regionale

DECIDE

- di prendere atto della relazione “Blue Economy e Sviluppo Economico – Sostenibilità, innovazione, economia del mare: un percorso di rilancio per il porto di Civitavecchia ed il sistema portuale del Lazio”, allegata quale parte integrante e sostanziale della presente decisione;
- di prendere atto dello studio denominato “La Zona Logistica Semplificata del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale – Documento propedeutico alla definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale”, assunto al protocollo della Regione Lazio con n. 0620401 il 13/07/2020 e che si allega alla presente decisione quale parte integrante e sostanziale;
- di stabilire i seguenti indirizzi alle Direzioni interessate e alla Cabina di Regia dell'Economia del Mare:

- assumere lo studio “La Zona Logistica Semplificata del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale – Documento propedeutico alla Definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale” quale base per la redazione del Piano Strategico di Sviluppo della Zona Logistica Semplificata, dando mandato al Gruppo di Lavoro di cui alla DGR n. 621 del 30/10/2018 di redigere il documento finale, funzionale alla trasmissione del Piano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri secondo gli indirizzi di cui alla presente decisione, entro cinque mesi dall’approvazione della stessa;
- individuare come luogo di coordinamento delle azioni in materia di Blue Economy la Cabina di Regia dell’Economia del Mare istituita con L.R. 28 dicembre 2018, art.15 comma 1, adeguandone le competenze e se necessario anche la composizione, al fine di meglio governare la complessità e il carattere intersettoriale delle decisioni da assumere in materia da parte della Regione Lazio, evitando sovrapposizioni e ridondanze negli strumenti operativi o la scarsa coerenza tra di essi;
- predisporre da parte della Cabina di Regia dell’Economia del Mare un Piano per il rilancio della Blue Economy nel Lazio entro sei mesi dall’approvazione della presente decisione; in tale piano si dovranno definire gli obiettivi e le azioni funzionali allo sviluppo dell’economia del mare del Lazio quale asse strategico della politica regionale, includendo anche un’attenta mappatura degli strumenti, degli stakeholders, delle istituzioni e delle articolazioni amministrative regionali coinvolte;
- provvedere al raccordo e alla messa in coerenza degli strumenti di programmazione e pianificazione attivati e da attivare dalla Regione Lazio, con particolare attenzione al Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL), alla Pianificazione dello Spazio Marittimo (MSP), alle linee e indirizzi e ai programmi operativi relativi alla Programmazione regionale unitaria 2021-2027, alla Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile (SRSS), al Piano di Difesa Integrata delle Coste e ai Piani Operativi dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, oltre che all’ordinaria attività di programmazione finanziaria;
- porre al centro di tali attività il porto di Civitavecchia quale hub centrale e strategico dell’azione regionale in tema di Economia del mare, assumendo la potenzialità dello scalo e la sua crisi quale priorità nelle politiche di sviluppo infrastrutturali, occupazionali, della formazione e dello sviluppo d’impresa della Regione Lazio;
- individuare, nell’ambito degli strumenti di pianificazione di cui sopra, i fabbisogni formativi e i progetti di investimento necessari per contrastare le criticità occupazionali ed economiche generate dal phase-out dal carbone e dalla pandemia da COVID-19, anche con il coinvolgimento di ENEL, attivando i necessari tavoli in sede governativa;
- istituire un Istituto Tecnico Superiore che risponda alla domanda delle imprese anche alla luce delle nuove competenze tecniche e tecnologiche necessarie in vista della fuoriuscita dal carbone della centrale ENEL di Civitavecchia.

RELAZIONE

BLUE ECONOMY E SVILUPPO ECONOMICO

Sostenibilità, innovazione, economia del mare:

un percorso di rilancio per il porto di Civitavecchia ed il sistema portuale del Lazio

1. Considerazioni preliminari: crisi economica e pandemia

La **pandemia da COVID-19** sta esercitando in maniera rilevante i suoi gravosi effetti sull'economia mondiale. Alcuni settori del terziario hanno registrato un rallentamento tale da mettere in discussione la sopravvivenza stessa di numerose imprese nonché di interi gruppi economici; mentre altri comparti, tra cui il manifatturiero, subiranno tali effetti nei prossimi mesi, con conseguenti effetti sui prezzi delle materie prime, sui valori dei mercati azionari e valutari, sui tassi di interesse e sulla disponibilità di liquidità e sulle aspettative degli investitori.

Peraltro, l'anno 2019 si è era già chiuso con un marcato **rallentamento dell'economia mondiale**, influenzata dal clima d'incertezza che ha gravato sui mercati reali e finanziari e che in questo contesto tutte le principali economie mondiali sono entrate in fase di sostanziale recessione, seppure con diversa intensità.

Dall'analisi delle previsioni più autorevoli su scala mondiale, al momento si osserva che a causa della pandemia per i prossimi due anni l'economia globale si contrarrà **con una dinamica peggiore di quella conseguente alla crisi finanziaria del 2008-2009**; ciò implica che anche quando il mercato globale invertirà l'andamento verso percorsi di crescita, si registreranno perdite strutturali che non potranno essere recuperate nel breve periodo.

In Italia, l'emergenza COVID-19 si innesta su un contesto economico ed occupazionale già fragile, laddove il 2018 aveva evidenziato un rallentamento dell'economia ed il differenziale con l'Area Euro si era confermato anche nel 2019 nell'ordine del punto percentuale. Differenziale che ha confermato che la debolezza del Paese non è tanto legata a cause congiunturali, quanto piuttosto a **fattori strutturali che ne inibiscono la competitività**, influiscono negativamente sull'occupazione e sulla sua qualità, rendendola sempre più precaria.

Anche il Lazio soffre. Data la struttura produttiva regionale e la relativa composizione settoriale, gli ambiti maggiormente colpiti dalla crisi pandemica nel Lazio sono risultati quelli collegati

al **turismo** (in particolare arrivi e presenze internazionali) collegati all'offerta di alloggi, ristorazione, commercio e trasporti, ovvero i settori in cui si concentra circa un quinto dell'occupazione regionale. La crisi ha anche evidenziato uno sbilanciamento del sistema economico regionale verso il settore **terziario a basso valore** e, al contempo, la **contenuta dimensione del prodotto industriale** – *in primis* quello manifatturiero – rispetto a quanto osservato nelle aree regionali del Centro-nord più esposte alla concorrenza internazionale, eppure con dinamiche di crescita superiori.

All'interno dello scenario sopra descritto, il **sistema portuale del Lazio** ha registrato negativi effetti sui propri livelli di traffico che, in particolare in settori come quello crocieristico, sono risultati sostanzialmente bloccati dall'emergenza pandemica, con conseguenti pesanti riflessi sui porti di maggior utilizzo per tali attività, tra cui il **porto di Civitavecchia**. Nel caso specifico, tale scalo ha continuato a perdere anche traffici commerciali, nonostante la logistica sia tra i settori che durante la pandemia hanno retto meglio di altri. Criticità che hanno ulteriormente aggravato uno scenario già complesso, che si descriverà più avanti.

2. Ripresa economica e Blue Economy

La Commissione Europea, nella Comunicazione sulla *Blue Growth* del 2012, ha rilevato che dal settore della **Blue Economy** emergono «*indicazioni promettenti per la crescita dell'economia e le prospettive di occupazione nei settori marino e marittimo per contribuire alla ripresa economica europea*»; è dunque possibile sostenere che i diversi comparti della Blue Economy e, in particolare, la forte capacità di attivazione del settore marittimo sull'economia, potranno nuovamente **contribuire alla ripresa economica post lockdown** in Europa, in Italia – paese marittimo per conformazione e storia - e anche nel Lazio.

La **definizione europea di Blue Economy** comprende tutte le attività che utilizzano il mare, le coste e i fondali come risorse per attività industriali e lo sviluppo di servizi, quali ad esempio il trasporto marittimo, porti e settore cantieristico, energie rinnovabili marine, l'acquacoltura, la pesca, le biotecnologie marine, il turismo costiero e di crociera. La declinazione della Blue Economy discende dal documento programmatico della Commissione Europea sulla Blue Growth (Crescita Blu) al fine di valorizzare il potenziale dei mari, degli oceani e delle coste europee per la creazione di nuova occupazione e nuova iniziativa d'impresa in un'ottica sostenibile, attraverso la promozione della ricerca, del trasferimento tecnologico e del partenariato tra ricerca scientifica e settore industriale.

Secondo i dati della Commissione Europea più recenti (EU Blue Economy Report 2020), infatti, nel 2018 i settori della *Blue Economy* dell'Unione Europea hanno **impiegato direttamente circa 5 milioni di persone**, generando un fatturato pari a 750 miliardi di euro e oltre 218 miliardi di euro di valore aggiunto. A tali risultati **l'Italia ha contribuito per oltre il 10%**, con 525.200 addetti e un valore aggiunto di 23,4 miliardi, rappresentando uno tra i paesi ai primi posti nella classifica europea per fatturato con riferimento sia alla *Blue Economy* nel complesso sia, in particolare, al

settore del trasporto marittimo. In questo contesto, la **Regione Lazio**, secondo i dati contenuti nell'VIII Rapporto sull'Economia del mare realizzato da Si.Camera-Unioncamere per la Camera di commercio di Latina, nel 2018 è risultata la **terza regione per incidenza percentuale di imprese dell'economia del mare sul totale delle imprese**, con una percentuale del 5.5% corrispondente a 36.114 imprese.

È peraltro bene ricordare che - secondo i dati riportati nel VI Rapporto sull'Economia del mare prodotto dalla Federazione del mare - nel 2018 hanno viaggiato via mare il 26,5% delle merci italiane esportate nel mondo, e il 93% di quelle destinate a Paesi extra-UE. Situazione non dissimile si verifica per l'import, con percentuali rispettivamente del 30,5% e dell'89%.

Il trasporto marittimo, in particolare, mostra una forte capacità di attivazione economica. Secondo i più recenti dati elaborati nel citato rapporto della Federazione del mare, un euro domandato al settore del trasporto marittimo (inclusa la spesa dei crocieristi) attiva una produzione nell'intera economia di 2,89 euro. Il valore della produzione 2017 del comparto dei trasporti marittimi è stato di circa 12,3 miliardi di euro. Tale capacità di attivazione è riconducibile ad effetti diretti e indiretti in tutti i settori dell'economia.

In termini occupazionali, a fronte di un impatto diretto del trasporto marittimo italiano al 2017 di 47.330 unità di lavoro annue, si è invece registrata un'attivazione complessiva (comprensiva dell'effetto derivante dalla spesa dei crocieristi) di 194.820 unità di lavoro. Ciò equivale a dire che, per ogni unità di lavoro direttamente occupata nello *shipping* italiano, ne sono state attivate complessivamente 4,12 lungo tutta la filiera economica, a monte e a valle.

A completare il quadro degli impatti generati dalla *Shipping Industry* italiana, occorre considerare anche il **contributo erariale** complessivamente generato dal settore, attraverso l'attivazione diretta, indiretta e indotta del sistema economico nazionale.

3. Visione

La Regione Lazio in questi mesi sta completando il processo di **programmazione dei fondi strutturali europei** per il periodo 2021-2027 e, conseguentemente, provvede alla programmazione degli interventi secondo priorità strategiche chiare e definite. Tra le azioni propedeutiche al perfezionamento dei programmi operativi dei fondi SIE 2021-2027, figura l'adeguamento della strategia di specializzazione intelligente della Regione Lazio (*Smart Specialization Strategy*, RIS3 Lazio), nella quale sono dettagliati gli ambiti tematici sui quali si intende concentrare le risorse che contribuiranno all'obiettivo di realizzare "un'Europa più smart". **L'inclusione nella RIS3 Lazio di una specifica Area di Specializzazione "Economia del Mare"** rappresenta con chiarezza l'intenzione della Regione di puntare sul Mare come grande vettore di innovazione e di sviluppo economico-territoriale e sul porto di Civitavecchia come elemento attrattore di investimenti e fonte di opportunità di crescita.

Nell'ambito della propria attività pianificatoria, la Regione sta anche procedendo, tra l'altro, alla elaborazione del **Piano Regionale dei Trasporti, della Mobilità e della Logistica** (PRMTL) e del

Piano Energetico Regionale (PER), sta partecipando al percorso di **Pianificazione dello Spazio Marittimo** (Maritime Spatial Planning, MSP) avviato dalle istituzioni centrali in ottemperanza agli obblighi comunitari in materia, è impegnata nella redazione di un **Piano di Difesa integrata delle coste** al fine di contrastarne l'erosione e il degrado e sta procedendo alla finalizzazione del Piano di Sviluppo Strategico per l'istituzione della **Zona Logistica Semplificata (ZLS)**.

Con la finalità di promuovere lo sviluppo economico regionale e la quantità e qualità dei livelli occupazionali, lungo percorsi di crescita che garantiscano adeguati livelli di innovazione e di sostenibilità ambientale nonché di mantenere per il medio-lungo periodo il proprio potenziale di supporto alle dinamiche di sviluppo regionali, la Regione Lazio intende condurre e portare a termine tali attività:

- Attivando tutte le azioni infrastrutturali e funzionali necessarie perché il territorio regionale acquisisca un **ruolo logistico-infrastrutturale centrale** all'interno dei flussi di trasporto di merci e passeggeri al livello locale, nazionale ed internazionale, proponendosi così, sia per le imprese localizzate nella regione che per quelle operanti al di fuori di essa, come area logistica efficiente ed innovativa;
- Impegnandosi per ricostituire nella Regione una **identità "marittima"** adeguata al suo sviluppo costiero, in grado di fare sinergia tra aree costiere ed aree interne, connettendo efficacemente il territorio interessato e creando tutte quelle sinergie istituzionali, imprenditoriali e di servizio utili alla caratterizzazione del Lazio come regione che sul mare e dal mare può fondare una parte rilevante del proprio sviluppo economico ed occupazionale;
- **Rilanciando la Blue Economy nel Lazio**, ovvero offrendo supporto concreto al consolidamento di tutti i comparti coinvolti nell'economia sostenibile del mare, costituendo sede territoriale funzionale, efficiente e privilegiata per la crescita dell'imprenditorialità del settore marittimo in tutte le sue componenti: merci, passeggeri, servizi, formative, ambientali, etc.;
- All'interno di una visione strategica come sopra definita, in particolare dando **nuovo impulso funzionale al sistema portuale laziale, e in particolare al porto di Civitavecchia**, affinché possa recuperare livelli di competitività in grado di farlo competere strutturalmente nel proprio contesto di mercato.

4. Obiettivi

In linea con la visione individuata, la Regione ritiene opportuno perseguire i seguenti obiettivi:

- ✓ **Programmazione, progettazione e realizzazione del sistema infrastrutturale** necessario ad incrementare in modo adeguato il livello di interconnessione intra ed interregionale;
- ✓ **Valorizzazione del potenziale logistico** della Regione, sia nella componente infrastrutturale che in quella imprenditoriale e di servizi, nonché nella componente di insediamento urbanistico ed immobiliare;
- ✓ **Sviluppo della Blue Economy nel Lazio**, favorendo il consolidamento e la crescita sinergica di tutti i settori che compongono tale aggregato e valorizzando il ruolo del sistema portuale regionale all'intero di tale contesto;
- ✓ **Potenziare lo sviluppo economico ed occupazionale** nella Regione;
- ✓ **Rilanciare gli investimenti sul territorio** ed incrementare i livelli di innovazione tecnologica, di prodotto e di processo.

5. Strategie

La trama relativa al tema dello *sviluppo socio-economico della costa regionale* riguarda tre principali aree di programmazione: (1) la *blue economy* regionale nella versione ideata nel 2013 (Documento Economico e Finanziario 2014-2016), in quella del 2018 (Documento Strategico di Programmazione 2018-2023) e in quella che si sta definendo; (2) la pianificazione regionale per l'istituzione di una ZLS per le aree portuali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta; (3) la gestione dello Spazio Marittimo del Tirreno Centro-Settentrionale (MSP); (4) la Smart Specialization Strategy (RIS3) e la programmazione dei fondi europei 2021-2027.

La prima area di programmazione attiene le *policy* di lungo periodo ideate, pianificate e programmate dalla Regione Lazio, correlate alle altre due aree di programmazione (ZLS e MSP). L'obiettivo regionale è quello di individuare: (i) una strategia specifica inequivocabile per agire sulle principali variabili macro-economiche; (ii) una strategia correlata – direttamente o indirettamente – ad altri mercati o settori, nella *vision strategica* di lungo periodo del programma di governo per l'XI legislatura regionale. Anche con questa finalità, in considerazione dell'elevata complessità della materia e dato il suo carattere tipicamente interdisciplinare, con Legge Regionale del 28 dicembre 2018 n.13, art.15 comma 1 si è provveduto a istituire una "Cabina di regia dell'economia del mare", con compiti di "promuovere una politica unitaria per lo sviluppo economico integrato del litorale della Regione", con "funzioni di coordinamento, di semplificazioni delle procedure, di integrazione delle diverse politiche settoriali".

La seconda area di programmazione (ZLS) è stata attivata dalla Regione Lazio con Deliberazioni di Giunta Regionale n.621 del 30/10/2018 e n.29 del 29/01/2019, e riguarda l'istituzione di una Zona Logistica Semplificata del Tirreno Centro-Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta) a seguito dell'elaborazione di un «Piano di Sviluppo Strategico» – riferito alle aree portuali del Lazio di cui alla circoscrizione dell'Autorità Portuale del mare Tirreno Centro Settentrionale – da presentare alla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Gli obiettivi della ZLS (Lazio) sono parte degli obiettivi nazionali volti a colmare *gap* strutturali e di sviluppo del sistema portuale e logistico. L'obiettivo regionale è principalmente quello di individuare: (a) gli interventi sulle reti infrastrutturali; (b) le misure consentite di politica industriale o fiscale sull'economia reale (mercato del lavoro, *in primis*, e produzione di beni). Il processo di elaborazione ha portato l'incaricato Gruppo di Lavoro a consegnare alla Regione Lazio nello scorso mese di luglio (prot. N.0620401 del 13/07/2020) un documento intitolato "La Zona Logistica Semplificata del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale – Documento propedeutico alla Definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale".

La terza area di programmazione (MSP) è stata attivata nel mese di giugno 2019 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, istituendo un Comitato Tecnico con il compito di elaborare – entro il 31 dicembre 2020 – i piani di gestione dello spazio marittimo ai sensi del D.Lgs 17 ottobre 2016 n. 201 "Attuazione della direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la

pianificazione dello spazio marittimo". In termini operativi, per la Regione Lazio, la tematica è affrontata dalla citata Cabina di regia dell'economia del mare e dal *costituendo* Comitato Inter-istituzionale.

La quarta area di programmazione, con la revisione della RIS3 regionale e l'introduzione di un'Area di Specializzazione "Economia del Mare", va considerata in questo contesto trasversale rispetto alle precedenti ma propedeutica. Attraverso le risorse 2021-2027 dei fondi strutturali comunitari, dovranno essere accompagnati con ancora maggior efficacia che in passato i processi di riposizionamento competitivo delle imprese dell'area di Civitavecchia e delle filiere industriali connesse alle attività del Porto, sostenendo attività di ricerca, innovazione e trasferimento tecnologico in ambiti come la logistica avanzata, l'energia pulita, la mobilità sostenibile e intelligente, il turismo ecosostenibile, le biotecnologie marine.

6. Azioni

La Regione Lazio, in coerenza con il quadro di obiettivi e strategie come sopra definiti, ritiene che occorra attivare tutte le iniziative e le azioni che possono consentire l'attuazione del programma di rilancio della Blue Economy, tra cui in particolare:

- Interventi derivanti dal ciclo 2021-2027 della Politica di Coesione (Fondi comunitari, FSC, Iniziativa europea Next Generation Europe – NGEU);
- Incentivi coordinati alle imprese;
- Semplificazione amministrativa;
- Sostegno all'innovazione e al trasferimento tecnologico;
- Sostegno alla formazione ed alla ricerca;
- Rafforzamento infrastrutturale dei nodi portuali, intermodali e logistici;
- Consolidamento delle reti transnazionali TEN-T e dei corridoi tirreno-adriatici.

7. Il rilancio del sistema portuale del Lazio: il caso di Civitavecchia

Il **porto di Civitavecchia** è il principale porto crocieristico del Mediterraneo insieme al porto di Barcellona, ed ha una vocazione logistico-marittima fondamentale non solo per la Regione Lazio e per la città di Roma, ma per l'intero centro Italia. La sua collocazione geografica lo pone infatti potenzialmente al centro dei flussi e delle infrastrutture trasportistiche europee.

Civitavecchia, in particolare, è situata lungo il Corridoio n. 5 "Scandinavo-Mediterraneo" e in corrispondenza della variante tirreno-adriatica del Corridoio n. 3 "Mediterraneo", e potrebbe aspirare a **divenire uno dei 'crocevia d'Europa'** e del Mediterraneo, con enormi benefici non solo occupazionali ed economici, ma anche in termini di riqualificazione socioculturale della città, del suo entroterra e dell'intero territorio regionale.

Il porto di Civitavecchia, tuttavia, evidenzia **criticità** che gli impediscono non solamente di diventare *l'hub intermodale* prefigurato dalle strategie nazionali ed europee, ma ad oggi anche solo di mantenere il ruolo – ben al di sotto delle descritte potenzialità - finora svolto.

Se il traffico crocieristico è andato costantemente aumentando in questi anni (nel 2019 ha raggiunto la cifra record di 2,7 Milioni di crocieristi) insieme al traffico Ro/Ro (in crescita di più del 10% negli ultimi 2 anni, grazie alle Autostrade del Mare), il **traffico commerciale resta invece fermo**, e negli ultimi due anni ha dato evidenti segnali di arretramento.

Gli effetti della pandemia COVID 19, in questo contesto, sono risultati decisamente rilevanti sui dati dell'ultimo anno 2020, andando in particolare a coinvolgere il **traffico crocieristico**, con conseguente rischio di una 'recessione tecnica' a livello congiunturale per la struttura portuale. La flessione dei traffici commerciali è infatti particolarmente negativa per il porto, dal momento che sono proprio questi a generare il principale indotto economico ed occupazionale sul territorio.

Il volume del **traffico dei container** colloca il Porto di Civitavecchia tra gli ultimi porti italiani. Nonostante questo abbia un naturale bacino di riferimento anche nell'Umbria, l'Abruzzo e la bassa Toscana, oltre che nel Lazio, nella stessa area giunge per altre vie una quantità di container circa 10 volte superiore a quella movimentata dal porto stesso. Civitavecchia **non riesce infatti ad essere competitiva con i porti di Napoli-Salerno e di Livorno**, i quali continuano a gestire anche la gran parte dei container che hanno come destinazione finale il bacino della Capitale.

Tali criticità sono legate a molteplici **fattori strutturali**.

In primo luogo è da segnalare una **insufficiente dotazione infrastrutturale** dell'*hub* portuale. Il nodo ferroviario è carente, sia nella parte interna al porto (*l'ultimo miglio*), sia del trasporto passeggeri che di quello merci) che nelle sue connessioni esterne (efficienza della connessione con la linea tirrenica Roma-Pisa-Genova, assenza di collegamento con interporto e aree produttive retroportuali), e le merci sono affidate prevalentemente al trasporto su gomma. Anche la posizione degli accessi all'autostrada A12 comporta tempi di percorrenza su gomma tali che molti traffici da e per Roma, e soprattutto con le aree produttive del sud della regione, trovano maggior convenienza a convergere su Napoli.

In conseguenza di quanto sopra accennato, va rilevato che **i flussi di merci in entrata prevalgono nettamente su quelli in uscita** dal porto, poiché la capacità di veicolare l'export è legata alla capacità del sistema logistico di convogliare sul porto la capacità produttiva dell'intero sistema laziale. Si generano così importanti diseconomie per gli operatori del trasporto marittimo che, dovendo ottimizzare i carichi, tendono a privilegiare scali dove il rapporto import/export consente un maggiore equilibrio.

In secondo luogo si sottolinea come il porto, nella sua parte industriale e commerciale, abbia fino ad oggi scontato una **prevalente monotematizzazione** legata alla presenza dei siti di produzione energetica Enel e Tirreno Power. Le movimentazioni del carbone e tutte le attività connesse hanno

infatti costituito nel tempo una parte assai rilevante non solo dei traffici e dell'utilizzo di manodopera, ma anche degli introiti per il porto. Tale condizione, alla luce dell'**accelerazione del processo di phase-out dal carbone**, il cui completamento è stato anticipato al 2025 dalla Strategia Nazionale 2017, comporta un'assoluta criticità: la conversione a gas della centrale a carbone rischia di mettere in ginocchio tutta l'economia e il lavoro portuale, con effetti già ora rilevabili. Tanto più se si pensa che lo sviluppo del settore energetico aveva tematizzato anche la principale previsione infrastrutturale interna al porto, la **Darsena Energetica Grandi Masse**, la cui mancata realizzazione comporta ora l'esigenza di un generale riassetto del progetto e dello stesso porto. Temi su cui si dovrà prendere atto anche dell'esito dell'iter approvativo del Piano Energetico Regionale, attualmente in fase di emendamento nella competente VI Commissione - Lavori Pubblici, Infrastrutture, Mobilità, Trasporti.

Quanto illustrato dimostra un limite storico dello scalo, ovvero l'insufficiente connessione con il suo entroterra in termini sociali, economici e culturali.

Nonostante la presenza del porto, si è faticato a generare nel tessuto imprenditoriale un'**adeguata offerta di servizi**, la cui richiesta si è rafforzata alla luce delle sfide della *blue economy*, a tematizzare e orientare in tal senso l'**offerta formativa, i servizi alle attività esistenti, l'assistenza alla creazione di nuova e adeguata impresa**. Nell'immaginario collettivo il porto di Civitavecchia continua ad essere la grande occasione mancata per un adeguato sviluppo cittadino e territoriale.

Il quadro degli aspetti sensibili può essere completato dalla necessità di una *governance* sovraordinata, un **raccordo efficace ed organico tra i molteplici soggetti** pubblici coinvolti nelle attività connesse: servizi doganali, istituti di ricerca, sportelli unici, Enti Locali, agenzie governative, non sempre coordinati tra loro e a volte protesi verso diversi obiettivi.

Negli ultimi anni, la Regione Lazio ha dato un impulso alla vocazione tirrenico-adriatica del porto con il proseguimento della trasversale Orte-Civitavecchia. L'Autorità Portuale, tra le altre cose, ha perseguito con costanza il completamento della dotazione infrastrutturale prevista dai piani di sviluppo portuale, ottenendo un finanziamento da parte della Banca Europea degli Investimenti per 195 milioni di euro; la stessa Regione è intervenuta a sostegno della realizzazione del nodo ferroviario, cofinanziandone la progettazione. È inoltre in via di definizione la proposta di Zona Logistica Semplificata che la Regione, di intesa con l'AdSP, presenterà alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, perché i porti del Lazio e i loro entroterra possano usufruire di condizioni più favorevoli agli investimenti.

Tuttavia, la condizione strutturale del sistema portuale, vieppiù aggravata dalla situazione epidemica congiunturale, lascia ritenere che le azioni intraprese siano ad oggi ancora insufficienti per garantire lo sviluppo del porto di Civitavecchia e del suo indotto economico ed occupazionale. Occorre dunque **inserire tale attività portuale all'interno del più ampio contesto** di visione, obiettivi, strategie ed azioni proposto in questa Memoria di giunta, al fine di consentire al sistema portuale regionale, ed al suo interno in particolare al porto di Civitavecchia, quella **interconnessione infrastrutturale e logistica** e quella **integrazione con la Blue economy** sul territorio che, attraverso

l'implementazione dei livelli di innovazione e sostenibilità ambientale, permetta di modificare struttura e funzioni logistiche portuali nella direzione dello sviluppo e della crescita sostenibile.

L'intenzione della Regione Lazio, alla luce delle criticità descritte ma anche delle potenzialità che il porto costituisce, è quella di predisporre un **unico quadro strategico**, condiviso e coordinato, un'agenda di azioni urgenti finalizzate al suo rilancio, da inserire all'interno del piano di rilancio della Blue Economy nel Lazio.

La visione strategica è quella di **proiettare lo sviluppo del porto di Civitavecchia in una dimensione sia infraregionale** (il porto e la logistica al servizio delle imprese sul territorio) **che interregionale** (il porto interconnesso con le reti infrastrutturali e logistiche consente alle imprese italiane ed internazionali di utilizzare la rete logistica laziale per insediare attività imprenditoriali o movimentare flussi di passeggeri e merci, anche grazie al potenziale attrattivo offerto dalla Capitale).

Per far questo è necessario **migliorarne le connessioni con il territorio** interessato, inteso sia come sistema economico-produttivo che infrastrutturale, favorendone una rifunzionalizzazione e creando strette relazioni logistiche tra le aree di produzione e di commercializzazione ed il sistema portuale stesso. L'**orizzonte temporale** può essere quello utile a rispondere alle sfide generate dal processo di decarbonizzazione del sito Enel di Torre Valdaliga Nord (2025).

Per rafforzare il rapporto porto-città-territorio è necessario **agire in primo luogo sul nodo infrastrutturale**: esternamente al porto, completare il raccordo ferroviario con la linea tirrenica, l'Interporto e le aree produttive retroportuali; internamente, le opere relative al cosiddetto *ultimo miglio*, sia ferroviario (passeggeri e merci) che stradale.

Ma tale rapporto non vive solo di opere di collegamento materiale, ma anche di una 'porta di accesso' alle opportunità costituite dal mare, intesa come un **hub per la formazione, ricerca e sviluppo di impresa** che possa coordinare le azioni di Istituti tecnici, istituti di ricerca e facoltà universitarie legate alla *blue economy* con le politiche di sostegno all'innovazione e alla formazione di nuova impresa nei settori dell'economia del mare.

Per sostenere lo sviluppo portuale, inoltre, oltre a consolidare l'attività crocieristica si dovranno **rilanciare i traffici commerciali**, favorendo l'emersione di attività in grado di compensare in termini occupazionali la perdita dei traffici carboniferi, come ad esempio la **cantieristica legata alla demolizione e il riciclo, l'agrifood, i servizi alla logistica, il settore legato ai nuovi carburanti a basso impatto ambientale e l'energia pulita**. In questo senso, nodale è la **riconversione della ex Darsena Energetica Grandi Masse in una struttura multipurpose** in grado di garantire flessibilità e adattabilità allo scalo portuale.

Tali obiettivi possono essere perseguiti solo con uno sforzo straordinario di condivisione tra tutti gli attori pubblici e privati competenti, secondo una governance in cui la Regione Lazio intende avere un ruolo decisivo. Questo comporta l'adozione di idonei **strumenti di programmazione negoziata** che vedano una coalizione di soggetti istituzionali, datoriali, sindacali e imprenditoriali che

si compatti intorno al progetto di rilancio; strumenti come il Contratto d'area, Contratti e Accordi di Sviluppo, Accordi per l'Innovazione possono inserire l'avviata Zona Logistica Semplificata in un quadro di azioni più ampio e coerente, sostenuto dalla necessaria dotazione finanziaria. Obiettivi in linea anche con i contenuti della Mozione n.267 "Richiesta di impegno sul porto di Civitavecchia", approvata nella seduta del Consiglio Regionale del Lazio n.54 del 27 maggio 2020.

8. Attuazione e governance

La Regione Lazio ritiene estremamente importante che ad atti di programmazione e di visione strategica si accompagnino anche considerazioni relative alla loro attuazione, nella convinzione che piani e progetti debbano poi necessariamente passare per la fase attuativa che dunque, se non ben pianificata, rischia di costituire il 'collo di bottiglia' che ne rallenta la concreta realizzazione.

Con tale convinzione, si ritiene che la **Cabina di Regia dell'Economia del Mare** – come detto costituita in base all'art. 15 della LR 28 dicembre 2018, n. 13 – possa costituire la sede istituzionale più efficace per raccordare le diverse strategie ed azioni espresse, in un'ottica di coordinamento funzionale delle iniziative con l'obiettivo di efficientarne le sinergie nel pieno rispetto delle diverse autonomie istituzionalmente previste, e in seguito ad un'attenta ricognizione di tutte le articolazioni politiche e funzionali della Regione Lazio coinvolte delle stesse.

9. Indirizzi e raccomandazioni

Per tutte le considerazioni fin qui espresse sono formulate le seguenti **raccomandazioni**, che si auspica potranno essere trasmesse alle Direzioni interessate nonché alla Cabina di regia dell'Economia del mare:

- Assumere lo studio "La Zona Logistica Semplificata del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale – Documento propedeutico alla Definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale" quale base per la redazione del **Piano Strategico di Sviluppo** della Zona Logistica Semplificata, dando mandato al Gruppo di Lavoro di cui alla DGR n.621 del 30/10/2018 di redigere il documento finale, funzionale alla trasmissione del Piano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri secondo gli indirizzi contenuti nella presente Relazione, entro cinque mesi dall'approvazione della presente Memoria di Giunta;
- Individuare come luogo di coordinamento delle azioni in materia di Blue Economy la **Cabina di Regia dell'Economia del Mare** istituita con L.R. 28 dicembre 2018, art.15 comma 1, adeguandone le competenze e se necessario anche la composizione, al fine di meglio governare la complessità e il carattere intersettoriale delle decisioni da assumere in materia da parte della Regione Lazio, evitando sovrapposizioni e ridondanze negli strumenti operativi o la scarsa coerenza tra di essi;

- Predisporre da parte della Cabina di Regia dell'Economia del Mare un **Piano per il rilancio della Blue Economy nel Lazio** entro sei mesi dall'approvazione della presente Memoria; in tale piano si dovranno definire gli obiettivi e le azioni funzionali allo sviluppo dell'economia del mare del Lazio quale asse strategico della politica regionale, includendo anche un'attenta mappatura degli strumenti, degli *stakeholders*, delle istituzioni e delle articolazioni amministrative regionali coinvolte;
- Provvedere al raccordo e alla messa in **coerenza degli strumenti di programmazione e pianificazione** attivati e da attivare dalla Regione Lazio, con particolare attenzione al Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL), alla Pianificazione dello Spazio Marittimo (MSP), alle linee e indirizzi e ai programmi operativi relativi alla Programmazione regionale unitaria 2021-2027, alla Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile (SRSS), al Piano di Difesa Integrata delle Coste e ai Piani Operativi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, oltre che all'ordinaria attività di programmazione finanziaria;
- Porre al centro di tali attività il **porto di Civitavecchia** quale hub centrale e strategico dell'azione regionale in tema di Economia del mare, assumendo la potenzialità dello scalo e la sua crisi quale priorità nelle politiche di sviluppo infrastrutturali, occupazionali, della formazione e dello sviluppo d'impresa della Regione Lazio;
- Individuare, nell'ambito degli strumenti di pianificazione di cui sopra, i fabbisogni formativi e i progetti di investimento necessari per **contrastare le criticità occupazionali ed economiche generate dal phase-out dal carbone e dalla pandemia di COVID-19**, anche con il coinvolgimento di ENEL, attivando i necessari tavoli in sede governativa;
- **Istituire un Istituto Tecnico Superiore** che risponda alla domanda delle imprese anche alla luce delle nuove competenze tecniche e tecnologiche necessarie in vista della fuoriuscita dal carbone della centrale ENEL di Civitavecchia.

organizzato		con il contributo
		

La Zona Logistica Semplificata del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale

Elementi di base per la definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale

Giugno 2020

La Zona Logistica Semplificata del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

INDICE

Sommario

1.	Saluti istituzionali	4
2.	Obiettivi strategici del lavoro	6
2.1	Legislazione di riferimento.....	6
2.2	Obiettivi.....	7
2.3	Il processo di stakeholder consultation	18
3.	Contesto di riferimento.....	19
3.1	Situazione economica e dinamiche di breve periodo.....	19
3.2	I bacini di gravitazione	22
3.3	Identificazione dei driver di sviluppo	43
3.4	Gli assetti e le strategie di sviluppo strutturale dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.....	56
3.5	Le infrastrutture esistenti e quelle in via di sviluppo nel bacino di gravitazione del porto di Civitavecchia.....	69
3.6	La pandemia Covid-19 ed i suoi possibili riflessi sull'analisi a supporto dell'istituzione della ZLS ..	78
3.7	Sintesi	83
4.	Possibili linee di intervento, strumenti e impatti	84
4.1	Analisi di benchmark nazionale.....	84
4.2	Prima individuazione delle aree interessate dalla ZLS	85
4.3	Dalle Linee di intervento agli strumenti.....	91
4.4	I fast corridor (corridoi doganali europei).....	98
4.5	Azioni per la connessione Porto – Interporto	100
4.6	Port Community System (PCS)	100
4.7	Sportello Unico Amministrativo.....	101
4.8	Una prima stima degli impatti attesi.....	102
4.9	Ulteriori azioni attivabili per fronteggiare gli effetti dell'emergenza sanitaria Covid-19	107
4.10	Sintesi	111
5.	Elementi per un piano di azione	113
5.1	Il processo di attivazione della ZLS e la struttura di governance	113
5.2	Tempistiche.....	118

Allegato 1: i progetti di sviluppo infrastrutturale della Regione Lazio.....	120
Allegato 2: Casi di studio nazionali – snellimenti amministrativi e incentivi.....	122
<i>La Zes di Gioia Tauro.....</i>	<i>122</i>
<i>La Zes Interregionale Adriatica</i>	<i>124</i>
<i>La ZES Interregionale Ionica Puglia-Basilicata</i>	<i>125</i>
<i>La Zes Campania</i>	<i>127</i>
<i>ZIs in Emilia-Romagna</i>	<i>129</i>
<i>Sintesi dei casi di studio più interessanti.....</i>	<i>130</i>
<i>Le semplificazioni amministrative già offerte dalla Regione Lazio: la L.R. 1/2020.....</i>	<i>132</i>
<i>La zona franca doganale interclusa</i>	<i>133</i>
Allegato 3: I casi di studio internazionali: porti esteri dotati di zone franche	134
<i>La zona franca di Barcellona.....</i>	<i>135</i>
<i>La zona franca di Tangeri.....</i>	<i>136</i>
<i>Il porto di Suez e la zona franca.....</i>	<i>138</i>
<i>L'area franca di Marsaxlokk</i>	<i>141</i>
<i>Spunti propositivi dai casi di studio esaminati.....</i>	<i>142</i>
Allegato 4: Start-up innovative e nuove imprese legate alla ZIs di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta	144
<i>Scenario generale: start-up innovative spin-off nel bacino di gravitazione di Civitavecchia.....</i>	<i>144</i>
<i>Le policy di incentivazione alle nuove imprese ed alle start-up innovative: quadro comunitario degli incentivi esistenti</i>	<i>146</i>
<i>I più interessanti incentivi nazionali per le PMI e le start-up innovative</i>	<i>148</i>
<i>Gli incentivi per start-up e nuove imprese della Regione Lazio.....</i>	<i>151</i>
<i>Le policy di facilitazione dell'insediamento di nuove imprese e start-up innovative nell'area della ZIs derivanti dai casi di studio</i>	<i>152</i>
Allegato 5: Elenco incontri del Gruppo di Lavoro	155
Allegato 6: Elenco soggetti auditi	156
Allegato 7: Tavole Gaeta	157
Allegato 8: Tavole Civitavecchia e Fiumicino.....	159

1. Saluti istituzionali

Il percorso intrapreso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale in qualità di promotrice dell'istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) nei territori del network dei porti di Roma e del Lazio è iniziato circa due anni fa. Il fine quello di favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali e retroportuali dei porti laziali e dare un forte impulso all'occupazione del territorio locale e regionale.

Il 30 ottobre 2018, l'approvazione della delibera della Regione Lazio ha avviato l'iter amministrativo per l'istituzione della Zona Logistica Semplificata relativamente alle aree portuali e retroportuali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, la cui futura struttura di governance (Comitato di indirizzo) - previa verifica degli adeguamenti previsti dalle normative vigenti - sarà presieduta dal Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale e composta da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri, uno del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ed uno della Regione Lazio.

Con l'adozione della suddetta delibera regionale si è dato, quindi, avvio, nel giugno 2019, al lavoro del Gruppo Regionale di Esperti nominato con deliberazione della Regione Lazio n. G07643 del 5 giugno 2019, avente il compito di approfondire i contenuti e i settori di attività della futura ZLS e dimostrare, così, i presupposti nonché la necessità di tale istituzione. E la scelta della Regione Lazio di avviare tale iter testimonia la grande attenzione per l'intera filiera portuale e logistica che trarrà, senz'altro, considerevoli benefici dall'implementazione della Zona Logistica Semplificata che rappresenterà un importante volano di sviluppo per tutto il territorio regionale. Diverse analisi economiche hanno, infatti, dimostrato come l'aspetto della semplificazione amministrativa rappresenti uno dei fattori più importanti nell'indirizzare le imprese nei propri investimenti.

Conformemente a quanto indicato dal DPCM n. 12/2018, il Gruppo di Lavoro, i cui componenti provengono dall'AdSP, dalla Regione, da Unioncamere, Unindustria e ANCI Lazio con il coordinamento del presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, ha affrontato le diverse tematiche connesse con l'istituzione della ZLS nel Lazio (identificazione delle aree con destinazione industriale e connessione ai porti da inserire all'interno delle ZLS, attività da promuovere al loro interno, individuazione delle semplificazioni amministrative, aspetti finanziari e politiche di marketing territoriale, impatto sociale ed economico atteso, eventuale sviluppo di una Zona Doganale Interclusa e di Corridoi doganali).

Il gruppo di lavoro ha svolto la propria attività anche prendendo spunto dalle interessanti proposte emerse nel Piano di Sviluppo Strategico per la realizzazione della Zona Economico Speciale (ZES) redatto dalla Regione Puglia, con il supporto dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale, nonché da altre analisi di situazioni già sperimentate al livello nazionale ed internazionale, elaborate con il supporto della Società SRM, che ha curato larga parte della redazione del presente documento su incarico dell'AdSP e delle rappresentanze imprenditoriali regionali.

In un contesto di dinamica evoluzione, la futura ZLS laziale è, pertanto, chiamata a fornire un contributo essenziale per attrarre nuovi investitori interessati alle catene logistiche non solo del versante tirrenico e di quello adriatico, ma anche della Spagna, della Croazia, dei Balcani, della Grecia fino alla Turchia. I Porti di Roma e del Lazio hanno ampie potenzialità di crescita e su di esse si può puntare attraverso una razionale progettazione infrastrutturale e adeguati investimenti da realizzare nella zona retroportuale.

A tal fine è quanto mai urgente portare a termine oltre alle infrastrutture marittime dei tre porti del Lazio (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) anche i progetti volti a potenziare i collegamenti ferroviari (ultimo miglio sia a Civitavecchia che a Gaeta) che stradali, in primis, la Civitavecchia-Orte. Il potenziamento di tali infrastrutture è, oggi, ancor più necessario se si vuole dare concretezza alla realizzazione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) secondo i principi operativi indicati dalla Regione Lazio nella delibera del 30 ottobre 2018, tra cui rientra lo sviluppo della intermodalità trasversale e l'integrazione, anche in chiave ecosostenibile, dei corridoi trasversali tirreno- adriatici e della Blue Economy.

Nel percorso di sviluppo e riqualificazione dei tre porti del network laziale l'istituzione della ZLS svolgerà sicuramente un ruolo fondamentale poiché apporterà le condizioni favorevoli per l'attrazione di nuovi investimenti nelle aree in questione, curando al contempo la riduzione degli impatti ambientali.

Ringrazio, il Presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti, l'Assessore ai Lavori Pubblici, Tutela del Territorio e Mobilità, Mauro Alessandri e l'Assessore allo Sviluppo Economico, Commercio e Artigianato,

Paolo Orneli e tutta la Giunta regionale che, fin dall'inizio di questo percorso, hanno manifestato un chiaro segnale di interesse sul tema con l'obiettivo di contribuire al rilancio della competitività, della crescita economica e all'incremento del livello occupazionale dell'intero cluster portuale e logistico laziale e, di conseguenza, dell'intera regione Lazio.

Il Presidente dell'AdSP del MTCS
Avv. Francesco Maria di Majo

2. Obiettivi strategici del lavoro

2.1 Legislazione di riferimento

Le Zls del Centro-Nord trovano un riscontro, più ampio in termini di capacità di intervento, nelle Zes del Mezzogiorno. Con il cosiddetto “Decreto Sud”, ovvero il Decreto-legge 91 del 20 giugno 2017, convertito con Legge 3 agosto 2017 n.123 articoli 4 e 5, nasce l’esperienza delle Zes meridionali. In particolare, all’articolo 5 vengono previste, in termini generali, le agevolazioni amministrative e fiscali attivabili in dette aree:

- a) procedure semplificate, individuate anche a mezzo di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, e regimi procedimentali speciali, recanti accelerazione dei termini procedimentali ed adempimenti semplificati [...] sulla base di criteri derogatori e modalità individuate con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri;
- b) accesso alle infrastrutture esistenti e previste nel Piano di sviluppo strategico della ZES, alle condizioni definite dal soggetto per l'amministrazione;
- c) In relazione agli investimenti effettuati nelle ZES, un credito d'imposta commisurato alla quota del costo complessivo dei beni acquisiti entro il 31 dicembre 2020 nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 50 milioni di euro. Va rilevato che, con la legge di bilancio per il 2020 (legge 160/2019) limitatamente alle aree incluse nell’articolo 107.3.c del Trattato europeo (zone del Centro-Nord appartenenti alla carta regionale degli aiuti di Stato), il credito d'imposta è stato esteso anche alle Zls, con utilizzo fino a tutto il 2022.

Con la legge di bilancio per il 2018 (legge 205/2017, commi 61-65) la possibilità di istituire zone simili alle Zes, nel numero massimo di una per ogni regione, è stata estesa anche al Centro-Nord. La ZLS viene istituita con DPCM, su proposta della Regione interessata, per una durata massima di 7 anni, rinnovabile fino ad un massimo di ulteriori 7 anni.

All’interno di tale Zona, sia le nuove imprese, sia quelle già esistenti, fruiscono di procedure semplificate già previste per le ZES, con particolare riferimento all’accelerazione dei termini procedimentali e agli adempimenti e procedimenti speciali. La procedura per l’istituzione delle ZLS è quella prevista dal DPCM 12/2018 che definisce tali procedure per le ZES.

Il Piano di Sviluppo Strategico propedeutico all’istituzione della ZLS deve prevedere, tra l’altro, l’indicazione delle semplificazioni amministrative di propria competenza per la realizzazione degli investimenti che la Regione si impegna ad adottare per le iniziative imprenditoriali che si insedieranno unitamente ad eventuali agevolazioni ed incentivazioni finanziarie di competenza regionale.

Diverse aree, oltre a Civitavecchia, stanno progettando delle Zls (Genova, Trieste, Venezia) e per altre, come Livorno o Ravenna, è stato avviato un ragionamento preliminare di opportunità.

Nel box a pagina successiva, si evidenziano sinteticamente i principali riferimenti normativi, comunitari e nazionali, che riguardano la tematica in questione.

2.2 Obiettivi

Il Piano di Sviluppo Strategico, oltre a dover delimitare le “zone interessate in coerenza con le zone portuali” contiene gli obiettivi che, con la Zona Logistica Semplificata (nel prosieguo “ZLS”), la Regione Lazio intende perseguire e gli interventi e le misure da porre in essere per raggiungere tali obiettivi. La definizione di questi ultimi deve tenere debitamente conto dell’analisi dell’attuale contesto produttivo del Lazio in relazione all’economia del mare (che viene definita anche “blue economy”¹) e delle sue potenzialità, nonché dell’individuazione delle criticità che tuttora limitano l’espressione ovvero lo sfruttamento delle potenzialità dell’attuale infrastruttura portuale dell’Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale (nel prosieguo “AdSP”) che comprende i porti di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino.

Le principali criticità riscontrate si riferiscono alla scarsa adeguatezza delle infrastrutture logistiche e trasportistiche di

Principale legislazione di riferimento

- Regolamento (Ue) 9 ottobre 2013 nr. 952 “Codice doganale dell’Unione”;
- Regolamento (Ue) 11 dicembre 2013 nr. 1315 “Orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti”;
- Legge 28 dicembre 2015, nr. 208, credito di imposta per gli investimenti;
- Decreto legislativo 4 agosto 2016, nr. 169, articoli 18 e 20: disposizioni in materia di semplificazione amministrativa;
- Decreto-legge 20 giugno 2017 nr. 91, convertito con legge 3 agosto 2017 nr. 123, articoli 4 e 5: definizione ed istituzione delle Zone Economiche Speciali;
- Legge 27 dicembre 2017 nr. 205, art. 1, commi 61-65: istituzione e definizione delle Zone Logistiche Semplificate;
- Decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, coordinato con la legge di conversione 11 febbraio 2019, n. 12 recante: «Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione.»
- D.P.C.M. del 25 gennaio 2018, nr. 12: “Regolamento recante l’istituzione delle zone economiche speciali”;
- Legge 27 dicembre 2019 nr. 160, art. 1, comma 316: estensione al 31 dicembre 2022 del credito di imposta di cui alla legge 208/2015 per le Zes, modifiche alla composizione del Comitato di indirizzo delle Zes/ZIs, previsione della redazione di un piano di sviluppo strategico propedeutico alla richiesta di attivazione di una ZIs che delimiti le zone interessate;
- Legge 27 dicembre 2019 nr. 160, art. 1, comma 313. Estensione alle ZIs delle semplificazioni ed incentivazioni già previste per le Zes: possibilità di accedere al credito di imposta di cui alla legge 208/2015, limitatamente alle imprese ubicate in zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell’articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul Funzionamento dell’Unione Europea. Estensione alle ZIs della possibilità di utilizzare le zone doganali intercluse.

connessione con il sistema dei porti del network laziale e le altre reti di trasporto (in particolare la ferrovia tirrenica, l’autostrada A12 e la A1 Roma-Napoli, l’aeroporto di Fiumicino che sono peraltro situati a poca distanza da tali porti) e l’assenza fino a pochi mesi fa di una struttura operativa, retroportuale in grado di servire il principale porto del Lazio.

Le cause di tale potenzialità inespressa dell’asset infrastrutturale, in particolare del porto di Civitavecchia, sono anche imputabili allo scarso sviluppo di un tessuto produttivo retroportuale e della carenza di

¹ Secondo l’VIII rapporto sull’economia del mare di Unioncamere, le imprese dell’economia del mare sfiorano nel 2018 le 200 mila unità, rappresentando il 3,3% del totale complessivo (con una crescita, rispetto al 2014, del +9,5%). Il valore aggiunto prodotto dalla blue economy è arrivato nel 2018 a 46,7 miliardi di euro, pari al 3,0% del totale economia (nel 2014 era il 2,9%) e l’occupazione è di 885,2 mila unità nell’intero comparto, che incidono per il 3,5% sul totale dell’occupazione del Paese. Con riferimento specifico alla provincia di Roma, al 2018 risulta essere (secondo i dati estrapolati nel 2019 da Srm e dalla Camera di Commercio di Latina) l’area in cui l’economia del mare produce, in valori assoluti, il livello più alto di valore aggiunto (7,4 miliardi di euro) il 5% dell’intero valore aggiunto provinciale ed il 16% di tutto il valore aggiunto prodotto dall’economia del mare a livello nazionale - attestandosi anche nella prima posizione per quanto riguarda il numero di imprese (quasi 32 mila) e l’occupazione (127 mila occupati). In relazione al concetto di Blue Economy si veda il Rapporto dell’Unione Europea del 2019 <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/676bbd4a-7dd9-11e9-9f05-01aa75ed71a1/language-en/>

consolidati rapporti commerciale tra i porti del network laziale e i principali poli produttivi e logistici della Regione Lazio, che continuano ad essere “serviti” da altri porti italiani, se non addirittura del nord Europa.

La creazione della ZLS rappresenta, pertanto, la chiara risposta della Regione Lazio all’esigenza di affrontare e superare con concretezza e con una programmazione d’insieme questo quadro deficitario sotto il profilo infrastrutturale trasportistico di interconnessioni con i porti, promuovendo la crescita della competitività delle imprese laziali (favorendo l’esportazione dei loro prodotti attraverso il network portuale della Regione) e di nuovi posti di lavoro legati alla blue economy e all’eco-innovazione.

Il Piano di sviluppo strategico non può, tuttavia, prescindere dal fatto che il territorio di Civitavecchia e quello di Gaeta hanno subito ripercussioni negative per effetto di un processo di industrializzazione avviato a suo tempo senza tener nella dovuta considerazione il costo delle esternalità negative (ambientali e sociali) connesse a tale processo.

La ZLS non va, dunque, intesa come una zona in cui verranno meno o saranno attenuate le prescrizioni, obblighi e controlli a tutela dell’ambiente, consentendo così investimenti che altrove non sarebbero possibili, ma anzi la ZLS del Lazio (di cui fanno parte aree - di 30 Comuni - che hanno già una destinazione industriale/commerciale) ambisce a diventare un modello di sviluppo eco-compatibile ovvero un laboratorio in cui promuovere e sperimentare nuovi modelli di produzione, basati sul paradigma dell’economia circolare e sui principi della riduzione dell’utilizzo delle risorse naturali, del riciclo e del riutilizzo di scarti e sottoprodotti, promuovendo la creatività l’eco-innovazione e il riutilizzo dei prodotti, come è stato indicato nella Deliberazione della Giunta regionale del 30 ottobre 2018, n.621 (avvio iter amministrativo per l’istituzione della Zona Logistica Semplificata relativamente all’area portuale del Tirreno Centro Settentrionale, Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta).

Tale modello dovrà accompagnare lo sviluppo della c.d. blu economy nella futura ZLS, favorendo anche la realizzazione di impianti e depositi di combustibile alternativo (es. GNL, biometano etc.) nelle aree portuali e retroportuali a servizio del trasporto marittimo e quello stradale (come peraltro previsto nel Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale dell’AdSP) e stimolando, altresì, la riconversione di siti produttivi dismessi (ad esempio l’ex aree dei depositi ENI a Gaeta) nonché la migrazione verso modelli eco-sostenibili delle imprese che saranno pregiudicate dal processo di conversione a gas della centrale dell’ENEL di Torrevaldaliga Nord a Civitavecchia.

Nel concetto della blue economy legata alla ZLS rientrano, oltre a tutte quelle attività che vengono svolte all’interno degli ambiti portuali e retroportuali, ivi compresa la cantieristica navale e tutte le attività della c.d. “blue energy”, quelle attività produttive che nell’esportazione (e nell’importazione) scelgono il trasporto marittimo (piuttosto che quello stradale), servendosi delle strutture portuali di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino, avvalendosi, se del caso, anche di una “presenza” all’interno degli scali o dei magazzini e strutture retroportuali.

A tale ultimo riguardo va sottolineato che il porto di Civitavecchia, a differenza di quasi tutti i porti italiani, gode del vantaggio di avere 3/4 degli spazi retroportuali distanti dalla città e numerosi insediamenti industriali/produttivi poco distanti dal porto ancora non sfruttati, anche nei comuni limitrofi di Tarquinia (che beneficia peraltro di aiuti a finalità regionale) ed Allumiere.

Il particolare focus che il legislatore nazionale ha voluto porre sulla portualità nella creazione delle Zone Economiche Speciali (nel prosieguo “ZES”) e delle ZLS nasce dalla consapevolezza che la competitività di un Paese si misura soprattutto nelle capacità del proprio sistema portuale (circa l’80% dell’import-export mondiale avviene attraverso il trasporto marittimo) a diventare hub strategico per lo sviluppo dei territori, per gli scambi commerciali e per gli scambi tra modalità di trasporto.

Il posizionamento di un porto nel panorama dell’economia marittima, sempre più globalizzato, è oggi fortemente condizionato dal fattore competitività che si misura, in particolare, nell’efficienza e nel costo dei servizi portuali, ivi compresi quelli di interesse economico generale (i c.d. SIEG), nonché nel livello di offerta dei servizi logistici portuali e retroportuali e nei tempi di sdoganamento delle merci e dei controlli.

La competitività di un porto si misura, inoltre, in termini di accesso alle infrastrutture portuali di pubblica utilità (le c.d. essential facility) e nel livello di capacità di quest’ultime in termine di ricezione del naviglio e delle merci.

A questo ultimo riguardo i porti italiani, sotto il profilo della “efficiency of seaport services” occupano, in una recente classifica stilata dal World Economic Forum nel Rapporto “The Global Competitiveness 2019”, il 46° posto al mondo. Il superamento di questo gap infrastrutturale che ancora pregiudica fortemente la competitività dei porti italiani non può prescindere da una corretta ed efficace pianificazione, strategia e regolamentazione del settore della portualità che soltanto lo Stato, insieme alle Regioni, può assicurare in un continuo confronto con il mercato e in un armonioso coordinamento tra tutti gli enti (in primis tra l’AdSP, l’Autorità marittima e le Dogane) e le imprese private che operano nei porti.

Sulla base di questo contesto e nel rispetto dei principi dell’economia circolare, la Regione Lazio, attraverso il PSS ovvero la creazione di una ZLS, potrebbe creare le condizioni favorevoli per l’attrazione di nuovi investimenti in tale aree e contribuire alla competitività, alla crescita economica ed in particolare dell’attuale movimentazione di merci nei porti dell’AdSP, (Civitavecchia e Gaeta) assieme allo sviluppo dei loro retroporti come volano per i traffici, e all’incremento del livello occupazionale dell’intero cluster portuale e logistico laziale e, di conseguenza, dell’intera regione Lazio.

Più in particolare tali obiettivi possono essere suddivisi e declinati in questi tre gruppi:

A. sviluppare nuovi investimenti da parte delle piccole e medie imprese locali nei settori di riferimento dell’economia regionale, quali l’agroalimentare, l’automotive, il settore farmaceutico e quello chimico, il packaging, i servizi, la nautica da diporto e la cantieristica navale, gli impianti di energia rinnovabile ivi incluse le attività rivolte alla produzione degli stessi impianti, la grande distribuzione e il turismo, finalizzati all’eco- innovazione di prodotto, al consolidamento delle supply chain e all’espansione dei mercati di sbocco, soprattutto esteri;

B. attirare investimenti di grandi gruppi che consentano di assorbire la mano d’opera in uscita da settori in crisi o soggetti a pesanti ristrutturazioni, come nel caso dei settori energetici nel polo di Civitavecchia;

C. promuovere l’integrazione delle catene del valore e la c.d. “filiera corta” a livello regionale e interregionale, attraverso la valorizzazione e il rilancio del ruolo e delle funzioni di integrazione logistica e produttiva dei sistemi portuali e delle piattaforme e degli snodi logistici regionali, promuovendo la realizzazione delle opere infrastrutturali di collegamento tra i porti de Lazio e tali piattaforme logistiche; favorendo in tal modo lo sviluppo in chiave ecosostenibile dei trasporti (riducendo i tempi di percorrenza) nonché lo sviluppo e l’integrazione dei corridoi trasversali Tirreno/Adriatici.

A tale ultimo riguardo si segnala che lo sviluppo della portualità e dell’economia del mare, in chiave integrata con i centri logistici ed interporti, è alla base, infatti, dell’iniziativa governativa volta all’istituzione delle ZLS (analogamente alle Zone Economiche Speciali delle Regioni del Sud) e si inserisce in un più complessivo sforzo che il nostro Paese sta conducendo per superare ritardi e inefficienze del sistema portuale e logistico e che ha visto tappe importanti nell’adozione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, nel riassetto e accorpamento delle Autorità portuali esistenti, che mettono a sistema, porti, aree retroportuali, interporti e piattaforme logistiche, in una logica di interconnessione ai corridoi multimodali della rete TEN-T. La realizzazione di questi obiettivi richiederà una elevata capacità di visione strategica e di insieme affinché la potenzialità portuale e logistica dei porti del Lazio si estenda sull’intero territorio del centro Italia. Per raggiungere tale traguardo non solo è importante mantenere un livello di dialogo e collaborazione da parte degli attori sia pubblici che privati, ma soprattutto assicurare e mettere a sistema, attraverso un efficace coordinamento, i diversi interventi e misure che vanno implementati nell’ambito della ZLS con la nuova programmazione regionale (2021-2027) dei fondi europei sia nel settore dello sviluppo delle PMI, delle infrastrutture di trasporto che nel settore energetico. Attraverso tale coordinamento viene, altresì, assicurato il coordinamento con le politiche di sviluppo della portualità a livello nazionale e delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T) nonché con i nuovi programmi di assistenza finanziaria (2021-2027) dell’UE (CEF, Horizon, il recente EU Green Deal etc.).

Il PSS costituisce pertanto la cornice giuridica istituzionale in cui possono essere declinati gli interventi e le misure necessarie per raggiungere gli obiettivi strategici che sono alla base della creazione delle ZLS.

È bene subito precisare che il legislatore nazionale è intervenuto a disciplinare solo alcuni strumenti normativi in materia di semplificazione amministrativa applicabili all’interno delle ZLS, lasciando sostanzialmente alla discrezionalità della Regione l’individuazione delle possibili misure di sostegno finanziario e fiscale a favore

delle imprese nonché la valorizzazione delle infrastrutture di collegamento con le realtà portuali di riferimento e quelle logistiche retroportuali.

La chiave di successo del PSS è segnatamente il suo “valore aggiunto” per la portualità laziale e l’economia che di essa si serve risiede, pertanto, nella capacità nel mettere efficacemente a sistema tutte le agevolazioni ad hoc fiscali e finanziarie (incentivi, contributi, finanza innovativa e finanziamenti a tasso agevolato etc.) per le imprese all’interno della ZLS con gli strumenti esistenti ed azionabili – nelle zone individuate (o in alcune di esse) della ZLS – a livello nazionale (contratti d’area, crediti d’imposta etc.) e a livello regionale (contratti di programma regionali, incentivi start up, APEA; aiuti a finalità regionale; linee di credito agevolato per il finanziamento di PMI integrati da contributi UE o della BEI etc.).

Nella proposta degli interventi e misure ad hoc suggeriti nel seguito del presente documento, si è lavorato affinché essi fossero effettivamente adeguati ai fabbisogni delle imprese e inseribili in maniera coordinata nell’ambito del PSS in modo da poter raggiungere nei prossimi 7 anni (tale è la durata della ZLS) adeguati obiettivi del PSS e quindi anche lo sviluppo della portualità e della blue economy laziale.

Tali interventi e strumenti sono immaginati in particolare per la fruizione di tutta quella componente imprenditoriale della Regione Lazio che intende avvalersi, nella commercializzazione dei propri prodotti, del sistema portuale laziale e delle strutture logistiche che dialogano con tale sistema.

Solo in tal modo la portualità laziale potrà fare quel tanto atteso “salto di qualità” nei prossimi anni, collocandosi, dal punto di vista del traffico commerciale, almeno al livello dei porti di Napoli e Livorno (in particolare in relazione al settore dei traffici merci che viaggiano in container; settore in cui i predetti due porti movimentano circa 6-7 volte il volume registrato nel 2019 a Civitavecchia pari a soli circa 120.000 TEU). In questo modo la componente commerciale, in particolare del porto di Civitavecchia, potrà diventare importante quanto lo è attualmente il traffico crocieristico rispetto al quale, come è noto, tale scalo ricopre una posizione di leadership a livello internazionale collocandosi al 2 posto in Europa per numero di passeggeri (settore che purtroppo, come è altrettanto noto, versa in una profonda crisi per effetto dell’emergenza sanitaria a causa del Covid-19).

Un salto di qualità che non deve andare solo nella direzione della crescita puramente quantitativa degli indicatori di performance economica delle imprese e delle economie regionali nel loro complesso, ma che deve invece configurare uno scenario di “crescita intelligente, sostenibile, e inclusiva” che impatti le intere società regionali.

Ebbene, il PSS - al fine del raggiungimento dei sopra citati obiettivi – potrebbe proporre un piano di azione con le seguenti 5 linee di intervento:

1. Misure volte allo snellimento amministrativo e burocratico delle procedure amministrative per l’ottenimento delle autorizzazioni per attività produttive e per la realizzazione di opere (ivi incluse quelle all’interno dell’ambito portuale demaniale) intervenendo anche sul miglioramento generale della capacità amministrativa; promozione delle Aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA);
2. Misure volte all’efficientamento dei servizi portuali e doganali (es. digitalizzazione dei processi; creazione di corridoi controllati doganali etc.) valorizzando il nesso economico funzionale tra i porti del network laziale con i principali centri logistici ed interporti del Lazio (in particolare Santa Palomba/Pomezia; interporto di Orte e di Fiumicino; il CAR di Guidonia etc.);
3. Promozione e potenziamento dei collegamenti funzionali strutturali tra i porti e i centri logistici attraverso il potenziamento delle linee ferroviarie di collegamento e di quelle stradali, individuando le priorità;
4. Riconoscimento di benefici fiscali e/o di contributi da parte della Regione per coloro che svolgono attività imprenditoriali nel settore della blue economy e delle attività port related all’interno della ZLS, sfruttando le attuali deroghe, valide fino al 31 dicembre 2020, sul regime degli aiuti di Stato a seguito dell’ampliamento del Temporary Framework da parte della Commissione Europea;
5. Messa a disposizione, con il coinvolgimento della Regione o della BEI, di strumenti di finanza alternativa o innovativa a favore delle imprese che intendono operare od operano nel settore della blue economy (o attività port related) e che sono insediate (o intendono insediarsi) nelle aree ZLS.

Ma oltre alle predette semplificazioni amministrative e regolamentari, agevolazioni fiscali e contributi e degli altri vantaggi che l’istituzione di una ZSL potrà determinare sui territori in essa ricompresi, la valenza strategica di questa operazione sta soprattutto nel costituire essa stessa una preziosa opportunità per

affrontare in maniera finalmente integrata e sistematica le politiche regionali di sviluppo energetico, trasportistico ed industriale, in un'ottica di sostenibilità economica, sociale e ambientale e di crescita intelligente, all'interno di un quadro di opzioni strategiche condivise e di un migliore raccordo tra gli attori pubblici e privati del territorio.

Se si riuscirà a cogliere questa sfida, allora i benefici della creazione della ZLS non si limiteranno a quelli fruibili dalle aziende in essa insediate, ma si riverbereranno, con effetto di sistema, sull'intera economia della Regione Lazio.

L'attuazione e il monitoraggio di questi interventi e misure è affidata alla struttura di governance della ZLS laziale che in prima approssimazione potrebbe essere articolata – secondo un approccio integrato – attorno ad una struttura così composta:

- il Comitato di Indirizzo (di cui fanno parte, come previsto per legge, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale; un Rappresentante della Regione; un Rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri ed un Rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – tale composizione andrà comunque verificata alla luce della applicabilità o meno alle ZLS di quanto previsto per le ZES dalla lettera a, comma 316, dell'art. 1 della legge 160/2019) in relazione funzionale e programmatica con:
- l'organismo tecnico di supporto, presieduta da un segretario generale che può essere prescelto tra i dirigenti o i funzionari dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale) e costituito da personale dell'AdSP e della Regione Lazio, con funzioni di supporto al Comitato di Indirizzo per le attività di pianificazione, regolamentazione, monitoraggio e collegamento con le strutture operative regionali. Tale organismo sarà chiamato a dare attuazione ad un piano di marketing territoriale che accompagnerà sia la fase di start-up (che seguirà la costituzione formale della ZLS), sia nella fase di implementazione, in cui saranno possibili e/o necessari adeguamenti delle strategie di marketing, in relazione alle modalità di evoluzione della ZLS e del cluster in essa sviluppatosi;
- l'Organo scientifico-consultivo: costituito dai soggetti che hanno partecipato ai gruppi di lavoro per l'elaborazione del Piano di sviluppo strategico e degli stakeholder della ZLS coinvolti nella fase consultativa, tale organo, a cui partecipazione è a titolo gratuito, affianca il Comitato di indirizzo con compiti consultivi e di studio ed analisi, su richiesta del Comitato di indirizzo stesso.
- Lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) istituibile presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale in qualità di responsabile unico del procedimento ai sensi della legge n. 241 del 1990.

Potrà poi essere prevista una cabina di regia volta ad individuare specifici fabbisogni provenienti dal territorio sotto il profilo dello sviluppo delle attività imprenditoriali nel settore della blue economy, dei trasporti e della logistica (ad esempio in base all'evoluzione di nuovi sistemi di movimentazione merci e di organizzazione logistica dei processi di produzione e distribuzione dei prodotti finiti) e quindi individuare con anticipo nuove qualificazioni professionali richieste in tali settori, anticipando in tal modo i bisogni formativi e recuperando gli eventuali deficit occupazionali. Tale cabina di regia potrebbe essere composta dall'AdSP, dai sindacati e dalle associazioni datoriali (es. Unindustria) e rappresentanti del territorio della ZLS. A tale ultimo riguardo al fine di assicurare una adeguata rappresentatività dei Comuni inclusi nella ZLS, oltre ai sindaci dei tre Comuni dei tre porti, si potrebbe assicurare la partecipazione nella predetta cabina di regia, a rotazione annuale, di un sindaco di un Comune di ciascuna delle province del Lazio. La cabina di regia potrebbe riunirsi almeno 3 volte all'anno ed avvalersi del predetto organismo tecnico di supporto.



Nella redazione e nell'attuazione del PSS si dovrebbe anche tenere conto della pianificazione e programmazione che è stata fatta a livello regionale delle opere ferroviarie e viarie in un esercizio di coordinamento ed integrazione con la pianificazione delle opere dell'AdSP, attraverso il Piano Integrato di sviluppo sostenibile delle Infrastrutture del Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana, che è stato adottato dal MIT con Decreto del 28 luglio 2017 con l'inserimento di un apposito paragrafo per la verifica di coerenza con interventi prioritari e programmi dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2017.

Tale Piano contiene, peraltro, la gran parte dei progetti inseriti nel Protocollo d'intesa, promosso dall'AdSP, per il completamento del piano strategico dell'hub portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e del sistema di rete e della logistica, sottoscritto il 29 aprile 2013, dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, da diversi Ministeri ed enti territoriali.

L'obiettivo principale di tale Protocollo è stato quello di rendere il progetto del sistema portuale dell'ente "una piastra logistica" e che a tal fine "è necessario procedere, in tempi brevi, alla realizzazione e all'ammodernamento delle infrastrutture primarie e di collegamento con caratteristiche di elevata intermodalità".

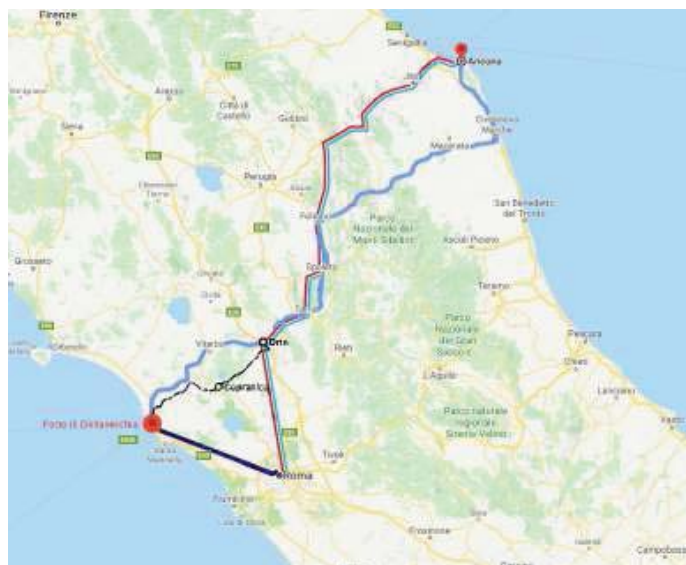
L'adozione del PSS dovrebbe ulteriormente assicurare che siffatta coerenza programmatica "multilivello" tra i diversi protagonisti della pianificazione e programmazione delle opere infrastrutturali nei trasporti del Lazio e del Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana (che comprende oltre al MIT, alla Regione Lazio, all'AdSP, anche l'ANAS, RFI, ENAC, Aeroporti di Roma, Camere di Commercio, Autostrade del Lazio, Unindustria Lazio etc.), possa favorire, per quanto riguarda i porti del network laziale, l'avvio degli appalti pubblici volti alla realizzazione di quelle opere che pur non essendo di stretta competenza dell'AdSP, sono considerate strategiche ed essenziali per lo sviluppo dei porti dell'AdSP del Lazio.

Basti pensare che l'intervento volto al completamento del collegamento Orte-Civitavecchia (lungo la SS 675) ha, come sottolineato nel citato Piano integrato, "un'alta valenza strategica" poiché consentirà di collegare il Porto di Civitavecchia con:

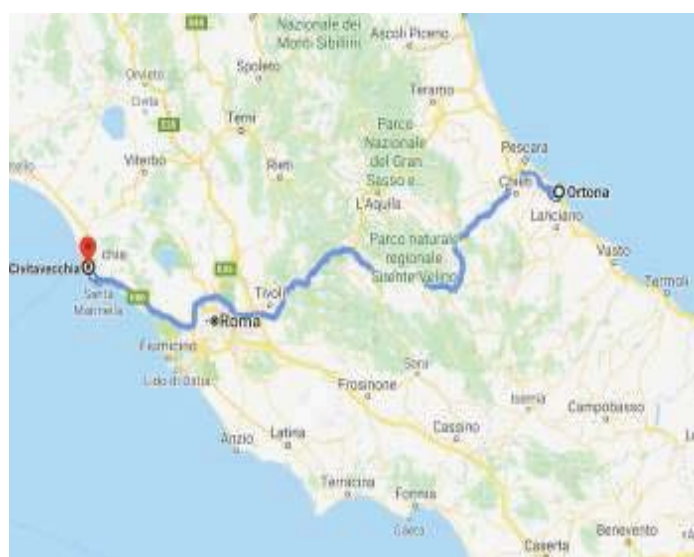
- l'Autostrada A1 Milano/Napoli (Corridoio europeo Helsinki- Malta);
- l'Interporto di Orte (che sarà a breve collegato direttamente con la linea AV ferroviaria Roma/Firenze e quindi con il Brennero);
- l'area industriale di Terni;
- l'itinerario Orte/Perugia/Ancona (Porto);

Il predetto collegamento consentirà, pertanto, al porto di Civitavecchia di assumere una posizione strategica rispetto ad importanti direttrici di trasporto nord-sud e ovest-est e soprattutto di creare un terzo collegamento stradale Tirrenico/Adriatico (che si aggiunge ai due già esistenti tra Civitavecchia e il porto di Ortona e Civitavecchia/Gaeta e i porti di Bari/Brindisi) ed in una posizione centrale rispetto ai maggiori poli di produzione e di consumo del territorio a nord di Roma. Unitamente a tale collegamento stradale tra il

porto di Civitavecchia e quello di Ancona, potrebbe risultare strategico che venga completato anche quello ferroviario tra le regioni tirreniche e quelle del versante adriatico, passando per Orte. A tale riguardo nel presente documento viene evidenziata la strategicità per lo sviluppo del porto di Civitavecchia del ripristino della linea ferroviaria Civitavecchia-Capranica- Orte che valorizzerà ulteriormente la tratta ferroviaria, in corso di potenziamento, della trasversale Orte-Falconara (V. Contratto di Programma RFI 2017-2021), inserendosi così in maniera coerente in un più ampio programma di potenziamento della trasversale tra i due mari.



A completare il quadro dei collegamenti trasversali tra il Tirreno e l'Adriatico oltre all'attuale collegamento autostradale Civitavecchia-Roma-Ortona, potrà rivestire un ruolo importante il potenziamento della trasversale ferroviaria appenninica tra Roma e Pescara, funzionale al miglioramento dei collegamenti tra il porto di Civitavecchia e il porto di Ortona, e consistente nel completamento del programma di velocizzazione della linea Roma-Pescara mediante raddoppi e varianti di tracciato nella tratta compresa tra Guidonia (non distante dal CAR) e Chieti/Manoppello.



Ma ancora più determinanti per raggiungere gli obiettivi prefissati dal presente documento saranno l'ammodernamento e il potenziamento delle infrastrutture di c.d. ultimo miglio stradale e ferroviario nei porti del network laziale.

In particolare, il progetto di ultimo ferroviario del porto di Civitavecchia assicurerà una maggiore competitività al porto nella movimentazione e nel trasporto delle merci (potranno giungere treni fino a 680 metri) e di abbattere ulteriormente le emissioni nocive nell'ambito portuale. Tale progetto è stato ritenuto meritevole di finanziamento da parte della Commissione Europea che a fine settembre 2019 ha riconosciuto, a valere sui fondi CEF, un contributo a fondo perduto a favore dell'AdSP di quasi 4 milioni di euro quale co-finanziamento del costo di circa 18 milioni di euro dell'intero intervento.

Analogo discorso è valido per il Porto di Gaeta, dove è in fase di completamento il porto commerciale con la creazione di nuovi piazzali operativi che svilupperanno complessivamente una superficie pari a 160.000 mq e dove è stato appena finalizzato il dragaggio degli antistanti fondali.

Per poter sfruttare appieno le sue future potenzialità, il porto di Gaeta non avrà solo bisogno di migliori collegamenti c.d. di ultimo miglio, ma anche della realizzazione di un nuovo tracciato stradale tra Formia e Gaeta e tra Formia e Cassino e/o del congiungimento del porto alla vecchia linea ferroviaria Formia-Gaeta (la storica "Littorina"), recentemente ripristinata fino all'area del Consorzio Sud Pontino.

Analogamente il futuro Porto commerciale di Fiumicino, per la cui realizzazione l'AdSP potrà contare su un importante co-finanziamento da parte della BEI, non potrà prescindere dal potenziamento dei collegamenti stradali con l'aeroporto e di quelli ferroviari per Roma (insieme al ripristino di un collegamento fluviale con Porta Portese), attraverso anche la realizzazione di un collegamento di trasporto leggero (people mover) tra Fiumicino e l'aeroporto (segnatamente la stazione ferroviaria ivi presente).

Inoltre, sarà necessario in futuro assicurare anche un collegamento diretto ferroviario tra l'Aeroporto di Fiumicino e il Porto di Civitavecchia al fine di potenziare o consolidare il mercato crocieristico attraverso la formula fly&cruise nonché il traffico merci tra l'aeroporto e il porto e ciò anche alla luce del futuro progetto Hubtown: Rome Business City promosso dalla società Aeroporti di Roma.

I progetti infrastrutturali di collegamento di cui sopra sono inseriti nel presente documento tra le 10 opere prioritarie che assicurano il collegamento tra i porti del network laziale e le aree non territorialmente adiacenti ma che potranno fare parte della ZLS.

Dal punto di vista della dinamica imprenditoriale, al 30 settembre 2019 il numero di imprese registrate nel Registro Imprese del Lazio è di quasi 662 mila, rilevando una crescita di 2.279 unità (+0,4%), a fronte dello 0,2% medio italiano.

Una crescita accelerata, che porta il tessuto produttivo laziale a pesare per il 49% su quello del Centro Italia e per l'11% su quello nazionale. Il bacino di gravitazione di Civitavecchia è piuttosto rilevante anche in termini nazionali: produce l'11,5% del Pil italiano, con l'11,1% delle imprese e circa l'11% dei flussi turistici in ingresso. La Regione Lazio è la seconda regione d'Italia, dopo la Lombardia, per numero di abitanti (con circa 6 milioni di abitanti) e con 14 milioni di turisti all'anno.

Il "mercato" che può servire lo scalo di Civitavecchia è, dunque, assai vasto, almeno in termini molto generali, e quindi al lordo della quota di tale mercato che, effettivamente, può essere considerata legata in modo specifico alle attività di logistica marittima, e che verrà nel prosieguo maggiormente dettagliata. Per come si posiziona il bacino di gravitazione di Civitavecchia, esso è lo stesso anche per Fiumicino e Gaeta.

Nel 2019 le importazioni si sono attestate a 36.826 mln euro (al quarto posto tra le regioni italiane), mentre le esportazioni hanno raggiunto i 26.600 mln euro (al sesto posto della graduatoria nazionale).

La prima eccellenza è rappresentata dal comparto della farmaceutica e dei prodotti chimico-medicinali e botanici che con 12.428 mln euro copre il 47% delle esportazioni del 2019, i cui insediamenti industriali principali si trovano nelle province di Frosinone e Latina.

Dalle analisi condotte, come già detto in larga parte svolte dal Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM), si riscontra che la movimentazione marittima delle merci è una potenzialità molto poco sfruttata nel Lazio. Peraltro, si riscontra che, nei primi nove mesi del 2019, a fronte di un importante aumento dell'export in valore del Lazio (+21,4% sul corrispondente periodo del 2018) la parte esportata via mare si riduce (-5,8%) soprattutto a vantaggio del trasporto su gomma.

Il PSS potrebbe invertire tale trend negativo attraverso l'attuazione del sopra citato piano di azione (interventi e misure), perché è inaccettabile che i porti del network laziale ed in particolare il principale porto, quello di Civitavecchia, servano solo in misura marginale l'import e l'export (per via marittima) delle importanti produzioni ed eccellenze che sono presenti nel Lazio.

Con la creazione della ZLS e l'efficace attuazione degli interventi e delle misure previste nel futuro PSS, è verosimile ed auspicabile che questo scenario muterà a vantaggio di una maggior ruolo dei porti del network laziale a favore dell'intera economia non solo della Regione Lazio, ma anche della bassa toscana, dell'alta Campania, del sud dell'Umbria e in chiave sinergica a favore dell'economia marchigiana, abruzzese, molisana e anche pugliese.

Infine, si rappresenta come l'asset crocieristico, che ha costituito fino all'emergenza sanitaria causata dal Covid-19, il traffico "trainante" per lo sviluppo dello scalo civitavecchiese (nel 2019 è stata raggiunto il record di circa 2,7 milioni di crocieristi che sarebbe dovuto ulteriormente aumentare nel 2020 a circa 3 milioni), anche in ragione degli investimenti previsti dagli operatori dello shipping di settore, risulti oggi quello particolarmente colpito dall'attuale emergenza Covid-19.

Al fine di sostenere la pronta ripresa del turismo crocieristico, per le enormi potenzialità che esso rappresenta per l'intera regione, gli strumenti di carattere finanziario e fiscale potranno essere anche utilizzati da tutte quelle imprese del territorio che gravitano in questo settore e si propone, altresì, di mettere a disposizione dei terminalisti e delle compagnie armatoriali incentivi volti a promuovere ulteriormente una immagine green di questo settore puntando sullo sviluppo dei combustibili alternativi (es. GNL) delle navi crociere e delle tecnologie/impianti che riducono a zero le emissioni quando le navi sono in porto (es. elettrificazione delle banchine, utilizzo delle batterie a litio etc.)

Accanto a queste politiche l'AdSP intende promuovere, di concerto con l'ASL, l'USMAF, l'Autorità Marittima e l'INAIL, un polo sanitario di nuova concezione nel porto di Civitavecchia e di alto valore aggiunto, non solo in grado di offrire servizi sanitari efficaci all'utenza portuale (milioni di crocieristi passeggeri e centinaia di migliaia di membri di equipaggio e migliaia di lavoratori portuali), ma anche di supporto ad un più ampio bacino di riferimento costituito dal "triangolo ad altissima concentrazione antropica viaggiante" Roma/Fiumicino/Civitavecchia.

La realizzazione di questo polo d'eccellenza sanitario a Civitavecchia – che sarà accompagnato anche da un potenziamento delle strutture pubbliche sanitarie deputate ai controlli delle merci (es. Posto di Controllo Frontaliero) - sarà anche importante per lo sviluppo del traffico merci, nella misura in cui l'aspetto del controllo sanitario soprattutto dei prodotti agro-alimentari, sta acquistando una valenza sempre più rilevante nella scelta dei prodotti da parte dei consumatori finali.

Da un punto di vista strettamente metodologico, il PSS, per conseguire gli obiettivi descritti in precedenza, potrà avvalersi della metodologia di benchmark con realtà e casi di studio analoghi sviluppata in questo documento, sia rispetto alle ZES già istituite in Italia che ai progetti di altre ZLS in discussione, sia rispetto a strutture analoghe ubicate in altre realtà internazionali.

Gli spunti ritratti da tale analisi di benchmark possono infatti essere collocati nella realtà del sistema portuale laziale, costituita dalle infrastrutture, dai sistemi trasportistici ed intermodali retrostanti, dal bacino territoriale di gravitazione del mercato che tale sistema portuale, arricchito dalla presenza della ZLS, potrà coprire (in termini di travel times competitivi rispetto ai principali porti concorrenti dell'asse Piombino-Livorno, a nord, e Napoli-Salerno, a sud).

Da tale confronto sarà possibile enucleare una proposta di ZLS sia in termini di strumenti di semplificazione amministrativa/incentivazione attivabili, sia di struttura di governance proponibile, che di connessioni con il sistema trasportistico retroportuale e con gli scenari trasportistici europei disegnati dalla rete TEN.

L'analisi contestuale delle specializzazioni produttive dell'economia del territorio incluso nel bacino di gravitazione e delle specializzazioni merceologiche dell'interscambio commerciale del sistema portuale laziale consente anche di disegnare strategie marittime bene precise, e di valutarne l'impatto, in termini di sviluppo futuro possibile dei traffici marittimi per tipologia (Ro-Ro, rinfusiera secca o liquida, container) e, in ultima analisi, di contributo potenziale allo sviluppo economico laziale.

Le varie fasi del presente testo sono, quindi, articolate in forma logicamente consequenziale:

- sintetica analisi del modello di specializzazione produttiva dell'area di gravitazione produttiva della

possibile ZLS.

- Da tale analisi di ordine generale, si procederà a dettagliare le potenzialità settoriali che si agganciano al progetto di ZLS: tali settori di sviluppo potenziale saranno identificati come segue: settori ad elevata movimentazione di import/export marittima, settori per i quali saranno anche fornite le principali rotte marittime di riferimento da e per Civitavecchia; settori che possono svilupparsi attorno ai servizi infrastrutturali e logistici connessi alla ZLS, come ad esempio aziende manifatturiere di light transformation e packaging delle merci in sospensione doganale, ecc. la consistenza previsionale di tali settori sarà legata a diverse ipotesi di crescita dei flussi di traffico marittimo legati alla creazione della ZLS, a partire dalla situazione esistente (scenario di partenza).
- Si procederà poi, anche con l'ausilio di documenti programmatici esistenti, come il POT, a descrivere la dotazione attuale di infrastrutture, portuali e retroportuali, del porto di Civitavecchia, nonché i progetti di sviluppo esistenti.
- Si descriveranno alcuni casi di studio di zone economiche speciali, le strette parenti delle ZLS, attivate nel Mezzogiorno. In particolare, tale analisi servirà per individuare le migliori casistiche di strumenti di semplificazione amministrativa e burocratica, di incentivazione fiscale alla localizzazione di attività produttive;
- Si esporranno alcuni casi di studio di porti particolarmente efficaci nell'attrazione di nuovi investimenti ed i loro fattori di attrazione. In linea generale, si studieranno i porti di Tangeri e di Barcellona, più un grande porto di transhipment, come Marsaxlokk.
- Da tale analisi di casi di studio, si ritrarranno alcune conclusioni generali circa il peso dei diversi strumenti (incentivi, semplificazioni amministrative, infrastrutture port related) nell'attrazione di nuove imprese e/o nella creazione di start up nei settori ad alta potenzialità di sviluppo di cui al primo punto. Tali conclusioni saranno sistematizzate mediante una griglia tematica di sintesi. All'interno di tale matrice, saranno esposte sinteticamente alcune proposte di policy per il successo della nascita ZLS in termini di attrazione di nuovi investimenti e/o nascita di nuove imprese.

Ciò premesso, non può non essere evidenziata la circostanza che il PSS verrà varato in un momento drammatico per l'economia nazionale e quella regionale (a causa degli effetti conseguenti all'emergenza epidemiologica) ed esso dunque verrà chiamato ad assumere, de facto, nel corso della sua finalizzazione, una "doppia funzione": da un lato quella di favorire il riavvio immediato "a regime" delle attività commerciali legate alla blue economy e di quelle più strettamente portuali e dall'altro di potenziare il sistema portuale laziale intervenendo sulle prossime programmazioni finanziarie regionali 2021-2017 che dovranno essere riviste e ripensate a seguito dei mutamenti dettati dal lungo periodo di lockdown e delle ripercussioni che esso ha determinato sull'intera economia regionale.

Gli scenari di crescita che sono stati prospettati da SRM ancora a febbraio del 2020, con la creazione di una ZLS andranno tutti dunque necessariamente ridimensionati.

Si sarebbe potuto "resettare" tutta l'analisi fatta ma ciò avrebbe comportato ulteriori mesi di lavoro. Si è ritenuto, invece, più opportuno adeguare il lavoro già svolto di analisi dell'impatto sociale ed economico atteso dall'istituzione della ZLS e fornire alla Regione il prima possibile questi elementi di base a supporto dell'elaborazione del Piano di Sviluppo Strategico, onde consentire ancora nell'anno in corso la creazione della ZLS.

Uno slittamento anche di qualche mese rischiava che questo documento diventasse poi "tardivo" rispetto all'esigenze che oggi hanno le imprese del cluster portuale e di quelle che si servono di esso, nella fase di ripartenza post Covid-19.

Ma soprattutto non contribuire ad una tempestiva approvazione del PSS avrebbe potuto danneggiare le imprese che saranno, sperando a breve, presenti o si insedieranno nelle aree della futura ZLS per cogliere e sfruttare le tante opportunità in termini di agevolazioni finanziarie e fiscali che stanno emergendo a livello europeo (con in particolare il Recovery Fund e il Just Transition Fund) contestualmente con l'alleggerimento delle restrizioni sugli aiuti di Stato. Analoghe opportunità ed agevolazioni finanziarie e fiscali, come è noto, sono state varate a livello nazionale e regionale a favore della predetta ripartenza nella fase post Covid-19.

Le aziende del cluster portuale o che operano nella blue economy hanno, infatti, tutte subito, salvo qualche

eccezione nel settore agro-alimentare, consistenti perdite dall'emergenza sanitaria e le maggiori criticità che esse vivono in questo momento sono di carattere finanziario nonché legate a come ripensare i modelli di sviluppo, produzione e commercializzazione dei prodotti. Allo stesso tempo occorre riconvertire i cicli produttivi, favorendo un uso consapevole dei materiali sulla base dell'analisi del ciclo di vita dei prodotti, e sviluppare piattaforme logistiche per rendere efficiente la circolarità di prodotti e sottoprodotti

Senza, comunque, la necessaria liquidità le imprese all'interno della ZLS non riusciranno a far fronte a queste nuove sfide. Il presente documento ha previsto pertanto non solo l'erogazione di contributi a fondo perduto a favore della realizzazione di validi progetti ma anche la messa a disposizione di strumenti di finanza innovativa accompagnati da garanzie pubbliche (in particolare della Regione). A tale riguardo sarà importante saper sfruttare il nuovo strumento finanziario, InvestEU, recentemente creato dall'Unione Europea per rendere più semplice l'accesso al credito; tale strumento ha una dotazione di 40,8 miliardi di euro (che dovrebbero determinare un "effetto leva" per 698 miliardi di euro in investimenti) per sostenere gli investimenti e l'accesso ai finanziamenti dal 2021 al 2027 e che segue e sostituisce l'attuale FEIS (Fondo europeo per gli investimenti strategici c.d. Piano Juncker). I settori strategici che potranno beneficiarne comprendono la transizione verde e digitale, salute, infrastrutture strategiche (fisiche e virtuali), energie rinnovabili, ICT, intelligenza artificiale, difesa, aerospazio.

Tale strumento prevede, tra le altre cose, la possibilità per gli Stati membri di destinare fino al 5% dei fondi SIE per l'attivazione di strumenti finanziari con la garanzia del fondo.

Sarà anche necessario prevedere, in aggiunta agli sgravi contributi previsti dalla legge di bilancio 2019 in favore degli investimenti delle imprese in ricerca e sviluppo ed innovazione tecnologica (c.d. Industria 4.0), contributi economici regionali, a ristoro dei costi del lavoro, che possono essere subordinati a determinati criteri (es. su base incrementale oppure sulla base del criterio del mantenimento dei posti di lavoro).

Ma oltre al particolare dinamismo delle politiche incentivanti di carattere finanziario multilivello che l'UE, il Governo e le Regioni stanno mettendo in campo per uscire dall'attuale crisi economica, il PSS si collocherà temporalmente in un momento in cui l'Unione Europea sta varando la nuova programmazione finanziaria 2021-2027 (che terrà conto degli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria), la Regione Lazio sta varando la nuova programmazione dell'utilizzo dei fondi UE 2021-2027 e quindi dei diversi livelli settoriali di programmazione (trasporti, energia, sviluppo PMI etc.).

Inoltre, nel 2023 l'Unione Europea adotterà una nuova programmazione delle reti TEN-T in cui sarà fondamentale che il porto di Civitavecchia ottenga finalmente lo status di porto "core" (unico porto sede di una AdSP che non ha siffatto status).

Il PSS e, in particolare, una sua concreta ed efficace attuazione non potranno che supportare ulteriormente questa istanza legittima del porto di Civitavecchia.

Analogamente, la costituzione della ZLS, come è stato già sottolineato, dovrà cercare di "accoppiare" crescita economica e consumi energetici, attraverso ulteriori investimenti per la promozione dell'efficienza energetica e delle fonti rinnovabili. Per raggiungere tale obiettivo è necessario che all'avvio della nuova programmazione regionale sui fondi europei 2021-2027 venga elevata la qualità della progettazione garantendo l'addizionalità effettiva e condizioni regolatorie che massimizzino l'efficacia dell'azione.

La ZLS potrà quindi promuovere non solo la blue economy ma anche la green economy abbinata all'economia circolare e ciò sia per affrontare le sfide sociali e ambientali stabilite dall'Unione Europea, che per generare crescita, ad alto valore aggiunto, del tessuto industriale del Lazio.

All'interno della ZLS, la Regione Lazio potrà ulteriormente promuovere un modello produttivo dove tradizione e innovazione, sostenibilità e qualità si incrociano realizzando una nuova competitività.

Il primo passo potrebbe essere quello di estendere il più possibile le aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA) all'interno delle aree ZLS e ciò anche allo scopo di favorire la crescita di nuove filiere produttive legate alla green economy, a cominciare dalla gestione del ciclo dei rifiuti e dell'energia.

A tale fine saranno auspicabili azioni per promuovere e finanziare accordi tra soggetti diversi (pubblici/privati) per l'istituzione di APEA anche attraverso l'individuazione di un Soggetto Unico promotore di una progettualità specifica unitamente ad interventi che consentiranno di istituire in tutte le aree ZLS dei sistemi di certificazione ambientale, conformemente al vigente regolamento europeo EMAS, riconoscendo ad esempio benefici di carattere finanziario o fiscale alle imprese certificate.

Tutto ciò dovrebbe servire anche a creare le precondizioni per un significativo cambio di paradigma che

riguarda tutte le dimensioni dell'economia, del mercato e del lavoro, che sono oggi in discussione a seguito delle drammatiche ripercussioni prodotte dall'emergenza sanitaria derivante dal Covid-19. Lo stato di emergenza, ovvero l'interruzione soprattutto dei trasporti stradali e aerei, ha fatto emergere altresì l'impatto che i trasporti hanno sull'ambiente e contemporaneamente si è assistito ad un ulteriore sviluppo della e-commerce e della digitalizzazione delle transazioni logistiche che incideranno sempre di più sia sulla domanda dei consumatori sia sull'organizzazione dell'offerta dei prodotti. Le procedure di acquisto delle merci viaggiano sempre di più attraverso le reti digitali e quindi la competitività si misura in particolare sui tempi di consegna delle merci e quindi sui modelli di supply chain.

L'evoluzione dell'organizzazione del trasporto (passando per la gestione dei magazzini) e della consegna finale nella città di Roma (che rappresenta il secondo più importante bacino di consumo in Italia) sta avvenendo però in assenza di una pianificazione a livello di distribuzione delle merci e di punti di ritiro urbani nonché di piani di decongestionamento per migliorare la sicurezza stradale e la sostenibilità ambientale.

Il porto di Civitavecchia, attraverso in particolare il prossimo potenziamento dell'ultimo miglio ferroviario, potrebbe svolgere una funzione importante nella pianificazione degli ingressi delle merci nell'area romana, in un'ottica di produttività sostenibile, interagendo in particolare con i c.d. magazzini di prossimità che lentamente si stanno creando all'interno della città (che fungono sia da deposito delle merci in attesa di consegna che di stoccaggio per attività di commercianti che non dispongono di spazio nei loro negozi in città) da cui possono essere effettuate consegne, su distanze brevi e tratte ripetute, al consumatore finale con una maggiore efficienza attraverso l'ottimizzazione dei tempi di spostamento e di sosta utilizzando mezzi non inquinanti, ovvero con emissioni di Co2 nulle, come ad esempio le cargo-Bike.

2.3 Il processo di stakeholder consultation

Il gruppo di lavoro, incaricato della definizione degli atti finalizzati alla presentazione della ZLS, si è riunito complessivamente cinque volte tra il 2019 ed il 2020.

Nel corso delle sue attività, tale gruppo di lavoro ha proceduto a promuovere una fase di consultazione con il territorio e le parti sociali; la consultazione è avvenuta anche tramite la raccolta di proposte via web ed ha consentito di evidenziare alcuni aspetti rilevanti per l'elaborazione del Piano di sviluppo della ZLS, tra cui:

- l'istituzione di un nuovo interporto nella zona di Santa Palomba. Si farà un approfondimento sul possibile nesso funzionale con i porti della giurisdizione dell'AdSP al fine di poter ricomprendere l'area nella ZLS. Si riserva fare delle osservazioni più precise e dettagliate;
- IP industrial nota come Raffinerie di Roma esprime con favore l'istituzione della ZLS anche se arriva tardivamente in quanto determinate decisioni sono state prese tempo indietro quando si è scelto di trasformare Raffinerie in un deposito. Per quanto riguarda le aree presenti nel comune di Fiumicino che potrebbero entrare a far parte della ZLS, ovviamente connesse funzionalmente con il porto di Civitavecchia, è presente un'area di circa 400 ettari ben strutturata nel quadrante ovest, servita da due autostrade, da una linea ferroviaria e contigua all'interporto Leonardo da Vinci;
- sarebbe importante ragionare sul PSS, che potrebbe rappresentare anche uno strumento di pianificazione di politica industriale, non basta infatti solo identificare le aree ma bisogna capire che tipi di settori e di attività potranno essere svolti e ampliati in quelle zone, nonché quali infrastrutture devono essere realizzate;
- la Delibera regionale ha posto particolare attenzione ai Corridoi Tirrenici ed Adriatici; Civitavecchia, che anche tramite l'aiuto della ZLS, dovrebbe assumere il ruolo di Hub o Gateway nella logistica dei corridoi intermodali che partono dalla Spagna per raggiungere territori dell'EST. Per questo motivo è importante il discorso dell'interazione con i porti abruzzesi, a prescindere dalla eventuale fusione con i Porti di Ortona/Pescara. Il corridoio intermodale è importante anche in termini di riduzione di externalità negative (emissioni acustiche, incidenti stradali, ecc.) e riduzioni ambientali. Per tale motivo la Regione Lazio ha posto l'accento su attività che abbiano anche la finalità di ridurre l'impatto ambientale (es. energie rinnovabili).
- altro tema molto importante è quello della Zona Doganale Interclusa che potrebbe essere un valore aggiunto, soprattutto per le attività di esportazione perché significherebbe creare delle zone dove la

merce arriva dall'estero, viene lavorata anche qui, ma poi non viene sdoganata in Italia perché non entra nel mercato italiano ma viene poi immessa nel mercato di esportazione, quindi, con dazi doganali a zero, esenzione temporanea dell'IVA etc.

- ancora più importanti sono i corridoi doganali (es. dal porto di Gaeta a Cassino la fabbrica FCA). Si tratta di fare gli accordi con l'Agenzia delle Dogane, non è necessario nessun investimento materiale, che prevedano alcune digitalizzazioni per cui il TIR che parte da Civitavecchia e che deve andare nell'Interporto è tracciato nel percorso e quindi lo sdoganamento lo fa a "destino" col vantaggio di superare l'impasse nei procedimenti doganali soprattutto temporali.
- porre anche l'accento sul fatto che la ZLS sia uno strumento utile per sviluppare i corridoi Tirrenico-Adriatici (tema principale Civitavecchia-Abruzzo) e questo potrebbe essere interessante per collegare Gaeta con il Molise. È stato già fatto un accordo con l'autorità Portuale di Bari per sviluppare queste trasversali. Al momento, si ipotizza la creazione di due corridoi doganali: Civitavecchia-Interporto CFFT e Civitavecchia-Santa Palomba.
- si è in procinto di far partire una grande operazione di investimento che mira sostanzialmente ad attrarre imbarcazioni di grandi dimensioni. Il tema è che, per come è strutturato il territorio e per come potrà essere realizzato l'investimento portuale, la società sarà destinata a poter avere un appeal attrattivo prevalentemente estivo, sfruttando la collocazione privilegiata del golfo di Gaeta. Sarebbe gradito inoltre fare qualcosa di più e ciò vuol dire creare un interesse indotto su tutto il territorio. Per poter mantenere 365 giorni l'anno imbarcazioni di una certa importanza, bisognerebbe essere in grado di poter mettere in piedi un'assistenza che sia assolutamente di altissimo livello, che si traduca in attività di manutenzione ordinaria che molto spesso può essere effettuata anche con imbarcazioni in mare o attività di refitting (come viene chiamata in gergo inglese) che prevede potenzialità di commesse di grandissimo valore. Il tema è che in questa zona geografica non si avrebbero competitors perché tutta la realtà cantieristica del golfo di Gaeta è focalizzata sulla nautica ordinaria quindi occorrerebbe sviluppare una cantieristica futura che possa affacciarsi a questo mercato.

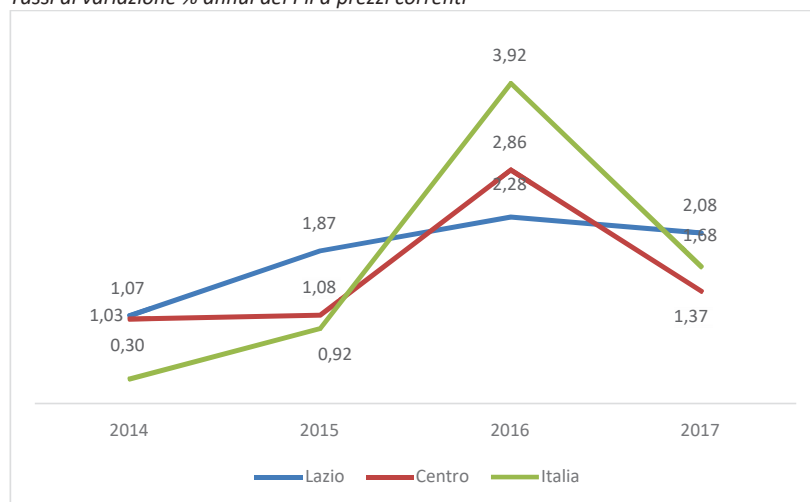
3. Contesto di riferimento²

3.1 Situazione economica e dinamiche di breve periodo

Nel periodo 2013-2017, il Lazio ha una crescita economica complessiva del 7,3% nominale, superiore al 6,8% nominale dell'Italia nel suo insieme. La crescita è stata trainata essenzialmente dal terziario, ed in particolare dal comparto che include commercio, attività turistiche, servizi di Ict e servizi di trasporto e logistici, che quindi sono al cuore del modello di crescita dell'economia regionale il che, naturalmente, valorizza e giustifica i rilevanti investimenti che sono in progetto su tale comparto, ivi compreso quello per la Zls di Civitavecchia. Agricoltura e costruzioni, d'altro canto, sono ancora in recessione, soprattutto questo secondo comparto, il che, naturalmente, ha ripercussioni anche sul volume di merci intermedie in tali settori.

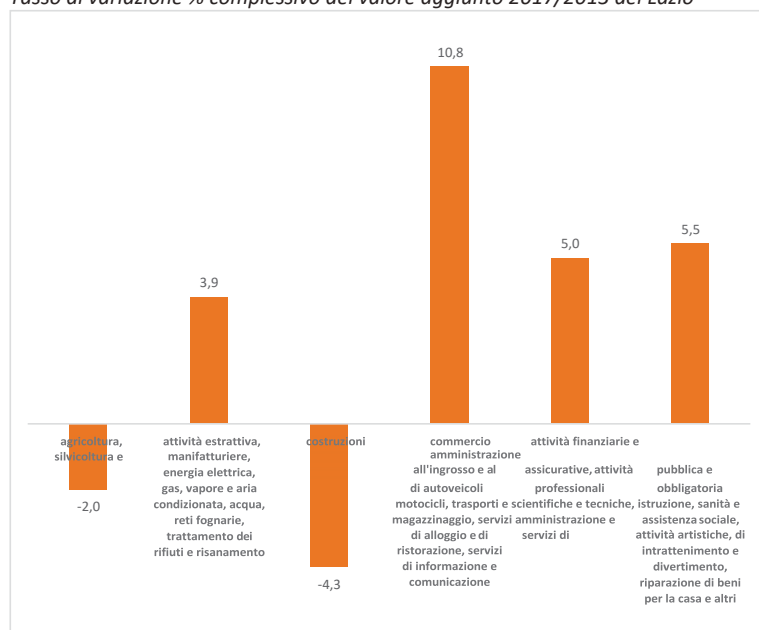
² L'analisi è stata svolta prevalentemente da SRM

Tassi di variazione % annui del Pil a prezzi correnti



Graf. 1 - Fonte: elaborazioni su dati Istat

Tasso di variazione % complessivo del valore aggiunto 2017/2013 del Lazio

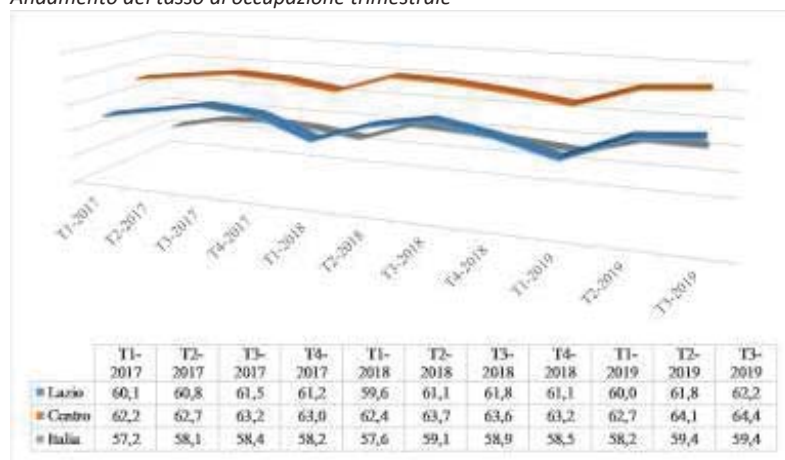


Graf. 2 - Fonte: elaborazioni Srm su dati Istat

Dal punto di vista occupazionale, il tasso di occupazione laziale si attesta al 62,2% a settembre 2019, in crescita dal 60,1% del marzo 2017, un valore superiore alla media italiana, del 59,4%, ma non rispetto a quella delle altre regioni del Centro Italia che, grazie soprattutto al dato della Toscana, si attestano al 64,4%.

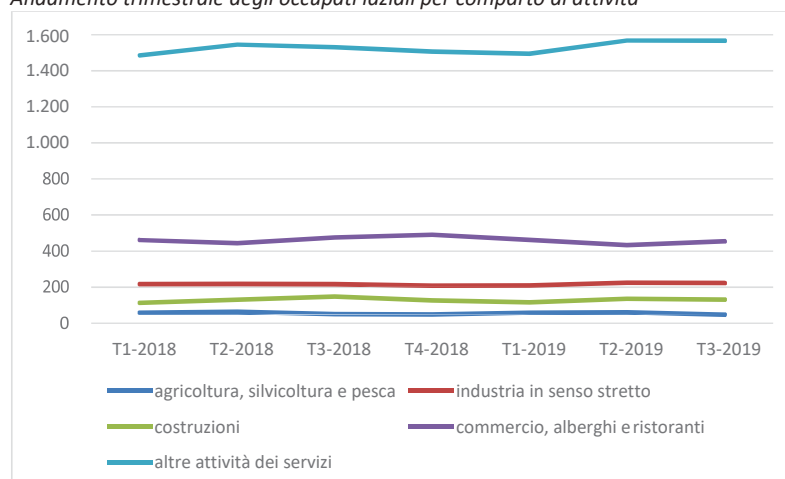
L'occupazione laziale è cresciuta, fra 2018 e 2019, soprattutto nei servizi non turistici e non commerciali (fra i quali rientrano anche i servizi di trasporto e logistici), ad un tasso totale del 5,4% e nelle costruzioni (+16,9%), il che farebbe pensare ad una progressiva, seppur ancora insufficiente, uscita dalla crisi di tale comparto (ma anche ad un frazionamento dell'occupazione, legato ad un maggior ricorso a figure contrattuali precarie). Una lieve crescita (+2,6%) si registra anche nell'industria in senso stretto, mentre l'agricoltura e, in misura minore, il comparto del commercio e turismo, vedono ridursi la loro base occupazionale, nel secondo caso in ragione di una persistente debolezza della domanda per consumi.

Andamento del tasso di occupazione trimestrale



Graf. 3 - Fonte: elaborazioni Srm su dati Istat

Andamento trimestrale degli occupati laziali per comparto di attività



Graf. 4 - Fonte: elaborazioni Srm su dati Istat

Dal punto di vista della dinamica imprenditoriale, al 30 settembre 2019 il numero di imprese registrate nel Registro Imprese del Lazio è di quasi 662 mila, rilevando una crescita di 2.279 unità (+0,4%), a fronte dello 0,2% medio italiano. Una crescita accelerata, che porta il tessuto produttivo laziale a pesare per il 49% su quello del Centro Italia e per l'11% su quello nazionale.

Dinamica delle imprese registrate presso le CCIAA al terzo trimestre 2019

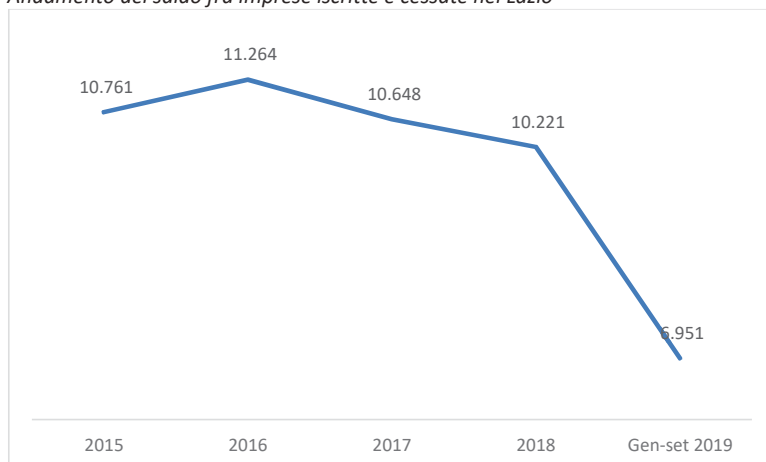
	Imprese registrate al 30.09.2019
Lazio	661.794
Centro	1.338.687
Italia	6.101.222

Tab.1 - Fonte: elaborazioni Srm su dati Infocamere - Movimprese

Il saldo fra imprese iscritte e cessate del Lazio, tuttavia, dopo il picco positivo del 2016, è in continua discesa negli anni successivi, evidenziando, dunque, l'esigenza di nuovi investimenti di rilancio della nascita di nuove

imprese e di consolidamento di quelle esistenti.

Andamento del saldo fra imprese iscritte e cessate nel Lazio



Graf. 5 - Fonte: elaborazioni Srm su dati Infocamere-Movimprese

Con riferimento al sistema portuale laziale, che include Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, iniziando ad esaminare alcuni indicatori presenti nel sistema Istat "Indicatori per le politiche di sviluppo", ed il ranking regionale del Lazio rispetto al valore di detti indicatori, emerge un quadro non del tutto roseo. Soprattutto rispetto ai tempi medi di sdoganamento delle merci dal porto, che vedono il Lazio posizionato in undicesima posizione su tredici regioni monitorate, la situazione richiede importanti ed urgenti interventi di miglioramento amministrativo e snellimento, che potrebbero essere garantiti dallo sviluppo di una ZIs, come il prosieguo del presente documento illustrerà.

Anche la situazione retroportuale, ad esempio in termini di traffico merci ferroviario generato dagli interporti, non è ottimale, collocando il Lazio in undicesima posizione su quindici regioni. Anche in questa materia, lo sviluppo di una ZIs potrà migliorare la situazione, incrementando il traffico di scambio nave/ferro tramite l'inclusione di alcuni dei principali interporti regionali nel perimetro della ZIs.

Alcuni indicatori di efficienza del sistema portuale e retroportuale

Posizione del Lazio nel ranking delle regioni italiane

Indicatore	ranking regionale	Valore
Indice di accessibilità ai centri urbani principali dagli snodi infrastrutturali (2013 , N.I. Italia=100)	14/20	46,87
Tempo medio di sdoganamento dai porti (2015)	11/13	11h27min
Numero di treni generati da porti ed interporti (2018)	11/15	1015

Tab.2- Fonte: elaborazioni Srm su dati Istat Indicatori per le politiche di sviluppo

3.2 I bacini di gravitazione

Un importante step del lavoro di ricerca svolto da SRM è stato quello di comprendere entro quale fascia geografica si colloca il bacino di gravitazione dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Tale comprensione è fondamentale per poter disegnare l'ambito territoriale entro il quale analizzare i settori di potenziale sviluppo della costituenda ZIs, e comprendere entro quale ambito possano localizzarsi le eventuali nuove imprese che vi si connetterebbero.

Un approccio possibile, e piuttosto tradizionale, per disegnare un bacino di gravitazione di un porto è quello

del cosiddetto “travel time”. A partire dal polo di cui si vuole calcolare il bacino di gravitazione, si calcolano delle isolinee, che connettono tutti i punti caratterizzati dallo stesso travel time su gomma a partire dal polo di riferimento. Il bacino ne risulterà definito sulla base della identificazione della isolinea di indifferenza fra il polo e quelli immediatamente “concorrenti” per dimensioni medie e tipologia di attività, cioè non troppo grandi da operare su una scala di traffico non commisurabile con Civitavecchia, e non troppo piccoli e/o non appartenenti all’area della stessa Autorità di Sistema Portuale. Tali porti possono, con un certo grado di approssimazione, essere fatti coincidere, a nord, con Piombino, a sud, con Salerno, ed a est con Ancona.

Sulla base di tale rete, le isolinee di indifferenza nel travel time arrivano, a nord, fino ad Albinia (Gr), ad est fino a Cittareale (Ri) ed a sud fino a Ceprano (Fr). Di conseguenza, si disegna un bacino di gravitazione che include, praticamente, tutto il Lazio, la provincia di Terni e la porzione meridionale di quella di Perugia in Umbria, nonché una piccola porzione di provincia di Grosseto in Toscana.

Tale area include Comuni dai quali è possibile raggiungere i porti in un tempo compreso fra i pochi minuti e, al massimo, due ore e mezza, tempi di percorrenza comunque compatibili con le esigenze trasportistiche di aziende che operino con il porto stesso. Oltre tale area, diviene di fatto più conveniente, in termini di tempi, operare con altri porti concorrenti.

Le caratteristiche del bacino di gravitazione sono, in termini generali, riassunte dalla tabella che segue.

Per semplicità, si considerano soltanto il Lazio e la provincia di Terni.

Come è possibile notare nella figura 1, il bacino di gravitazione di Civitavecchia è piuttosto rilevante anche in termini nazionali: produce l’11,5% del Pil italiano, con l’11,1% delle imprese e circa l’11% dei flussi turistici in ingresso. Il “mercato” che può servire lo scalo di Civitavecchia è, dunque, assai vasto, almeno in termini molto generali, e quindi al lordo della quota di tale mercato che, effettivamente, può essere considerata legata in modo specifico alle attività di logistica marittima, e che verrà nel prosieguo maggiormente dettagliata.

Per come si posiziona il bacino di gravitazione di Civitavecchia, esso è lo stesso anche per Fiumicino e Gaeta. Essendo questi ultimi due porti specializzati nella movimentazione di prodotti petroliferi raffinati, ed in misura minore (per quanto riguarda Gaeta) la movimentazione di materiali per l’edilizia (cementi, calci, caolino) essi servono in misura diretta il mercato laziale dei carburanti e delle costruzioni ed hanno, allo stato attuale, scarse interrelazioni con altre regioni. Con lo sviluppo della ZIs, è ipotizzabile che, sui suoi settori di specializzazione, Gaeta potrebbe ampliarsi verso alcune aree della Campania settentrionale e del Molise, facendo concorrenza, su alcuni prodotti molto specifici (ad es. olio combustibile) al porto di Napoli.

Bacino di gravitazione dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta



Fig. 1 - Fonte: elaborazioni SRM su dati Michelin

Principali dati economici del bacino di gravitazione del porto di Civitavecchia – anni 2016-2018

	Valore assoluto	% su Centro Italia	% su Italia
Numero imprese	679.554	50,9	11,1
Abitanti	6.104.715	50,8	10,1
Arrivi turistici (milioni)	14,0	44,4	10,9

Tab. 3 - Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat, Movimprese, Unioncamere

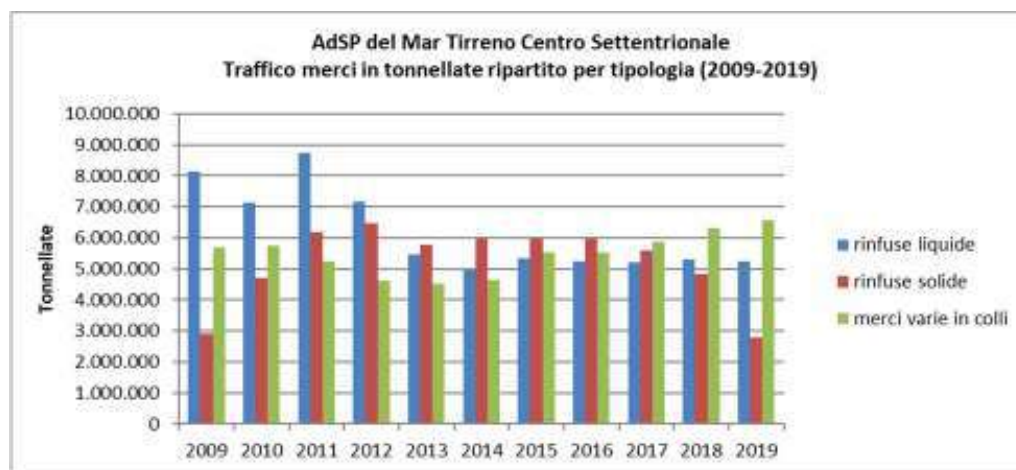
DATI RELATIVI AL TRAFFICO DI MERCI E PASSEGGERI

Nel 2019 il traffico complessivo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno centro-settentrionale registra una flessione dell'11% del traffico merci, che si attesta su un volume pari a 14,6 milioni di tonnellate, mentre cresce ancora rispetto all'anno precedente il traffico passeggeri, che raggiunge i 4,46 milioni di passeggeri, tra crocieristi e passeggeri di linea (+4,5 %).

Per quanto riguarda, in particolare, il settore delle navi crociera Civitavecchia si conferma stabilmente quale scalo leader in Italia (e secondo in Europa) con 2.652.403 utenti complessivi, con un incremento dell'8,6% rispetto al 2018 pari a 211 mila crocieristi in più, mentre le previsioni per il 2020, prima dell'emergenza sanitaria in corso, secondo i dati diffusi dalla Società Cemar e confermati dalle previsioni di Risposte Turismo, stimavano un incremento di oltre il 5% pari a circa 2.8 milioni di crocieristi complessivi.

Le merci secche rappresentano, con oltre 9,3 milioni di tonnellate (-15,9%), il 64% del complesso, mentre le merci liquide, con 5,2 milioni di tonnellate (-1%), rappresentano il 36% del complesso.

Tra le merci secche diminuisce del 42,1% il traffico di rinfuse solide (-2,03 milioni di tonn.), pari a 2,79 milioni di tonnellate complessive, mentre si conferma in crescita +4,2%, per il terzo anno consecutivo il traffico di merci in colli (+262 mila tonn.), pari a 6,6 milioni di tonnellate (merci in container, su mezzi pesanti, in sacconi, su pallets), consolidandosi ulteriormente quale principale tipologia di traffico. A differenza delle rinfuse solide che dal 2013 al 2016 rappresentavano la principale tipologia di traffico e nel 2019 risulta essere la terza, in conseguenza dell'ulteriore flessione registrata e della contestuale sostanziale tenuta delle rinfuse liquide pari nel 2019 a 5,2 milioni di tonnellate.



Merchi in colli in crescita grazie ad un ulteriore incremento sia dei quantitativi di merce trasportata in container, sia delle merci trasportate in modalità RO-RO. Le merci trasportate in container passano da 974 mila tonnellate nel 2018 a un milione di tonnellate nel 2019 (+3%) così come cresce il traffico RO-RO del 4,8%, pari a quasi 5,6 milioni di tonnellate complessive.

In crescita del 3,5% il numero di T.E.U. movimentati, pari nel 2019 a 112.249, nuovo record storico per il porto di Civitavecchia.

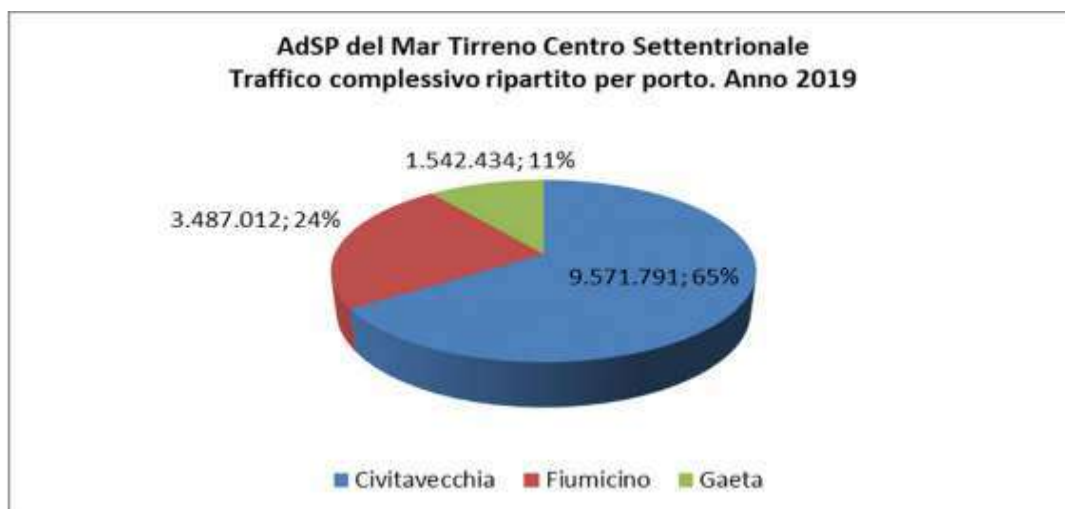
Per quanto concerne il traffico RO-RO si registra, in particolare, un incremento del traffico di mezzi pesanti (+4,5%), che raggiungono le 233 mila unità annue, mentre si registra una flessione (-5,1%) del traffico di auto

nuove pari ad oltre 215 mila nel 2019.

Relativamente al traffico di passeggeri movimentati su collegamenti di linea, nel 2019, si registra un dato pari all'anno precedente, 1,804 milioni, mentre fanno registrare un deciso incremento dell'8,7% i crocieristi, pari a complessivi 2,656 milioni, confermando il Porto di Civitavecchia ai vertici nel traffico crocieristico nel Mar Mediterraneo. In netto aumento il numero di crocieristi imbarcati/sbarcati, pari a 1,112 milioni (+16,1%) e in transito, pari a 1,544 milioni (+4%).

Con 2,656 milioni di crocieristi imbarcati, sbarcati ed in transito Civitavecchia si conferma primo scalo nazionale e secondo nel Mediterraneo alle spalle di Barcellona.

Il traffico complessivo di merci del Network nel 2019 risulta realizzato per il 65% nel porto di Civitavecchia, per il 24% nel porto di Fiumicino e per l'11% nel porto di Gaeta. Nel 2019 diminuisce del 14,8% il traffico nel porto di Civitavecchia (-1,65 milioni di ton.), dell'8,4% il traffico nel porto di Gaeta (-141 mila ton.), mentre risulta sostanzialmente stabile nel porto di Fiumicino (-0,7%, -25 mila ton.), difatti quest'ultimo accresce la propria incidenza sul complesso del traffico del Network rispetto al 21% del 2018.



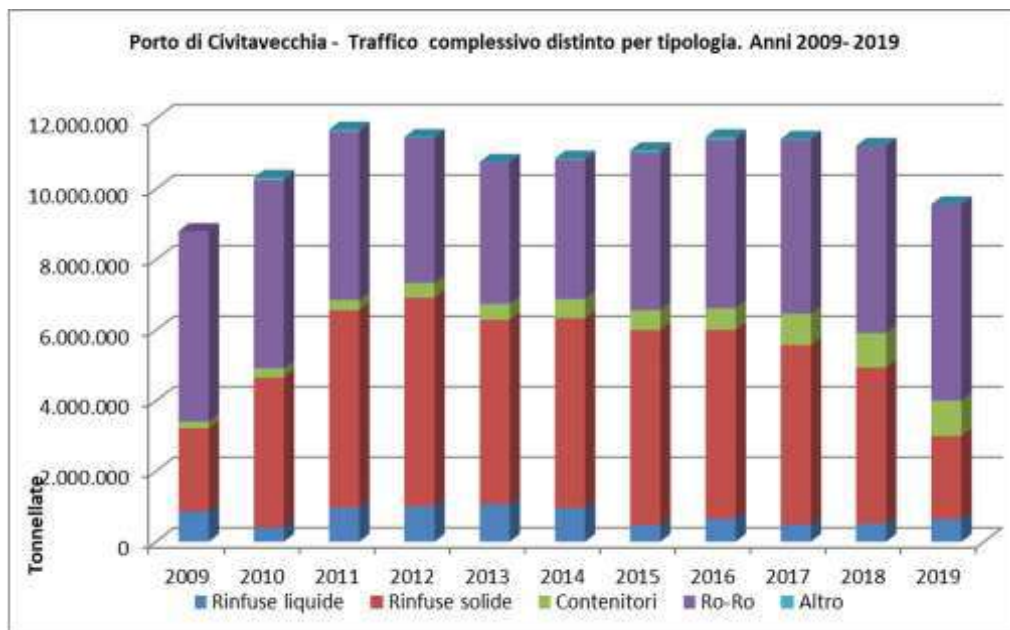
Per quanto concerne il traffico di merci liquide il 67% risulta realizzato nel porto di Fiumicino, il 21% nel porto di Gaeta ed il 12% nel porto di Civitavecchia, mentre con riferimento al traffico di merci secche, il 95% è relativo al porto di Civitavecchia ed il restante 5% al porto di Gaeta.

PORTO DI CIVITAVECCHIA

Nel 2019 il porto di Civitavecchia ha fatto registrare un traffico complessivo pari a 9,6 milioni di tonnellate (-14,8% -1,65 milioni di ton.), di cui 639 mila tonnellate di merci liquide (+26,2%), pari al 6,6% del complesso, e circa 9 milioni di tonnellate di merci secche (16,7% -1,79 milioni di ton.) pari al 93,4% del complesso.

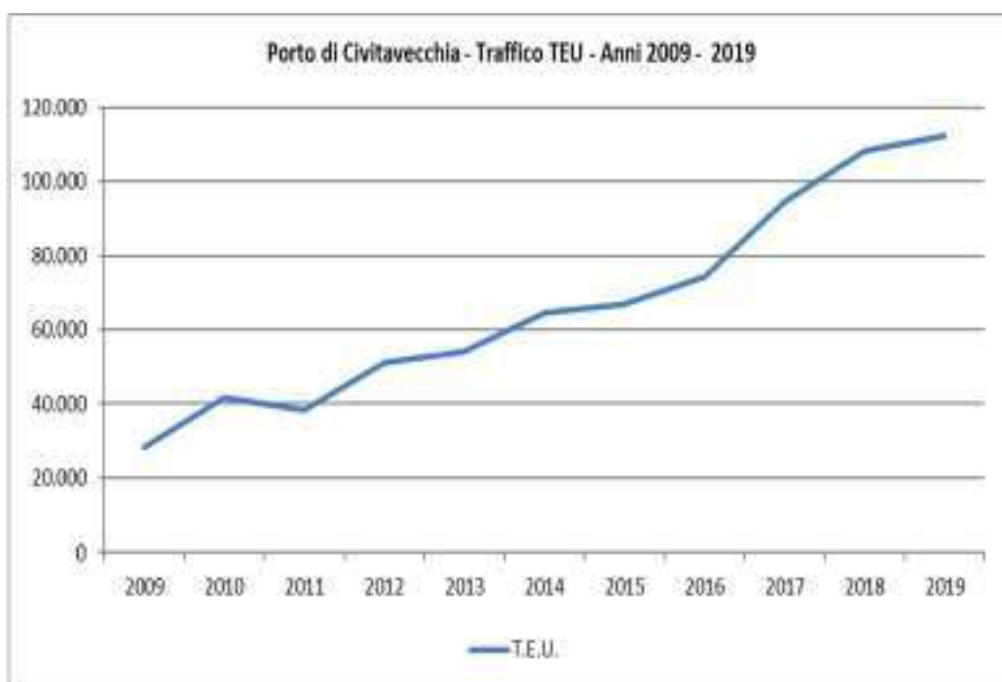
Tra le merci secche il calo fatto registrare dalle rinfuse solide (-46,8%, -2,07 milioni di ton.) è stato solo in parte compensato dall'incremento del traffico di merci colli +4,5% (+285 mila ton.).

Tra le rinfuse solide la flessione risulta determinata in larga misura da una contrazione di quasi il 50% dei traffici di carbone e della categoria "altre rinfuse solide" (cenere, gesso, calcare), entrambi, come noto, legati al ciclo produttivo della centrale Enel, che nel corso del 2019 ha ridotto drasticamente la produzione di Energia Elettrica con la chiusura di tre Gruppi termoelettrici su 4 (-2 milioni di tonnellate), in flessione del 21% il traffico di prodotti metallurgici, pari a oltre 220 mila tonnellate, e del 28% la categoria minerali grezzi cementi e calci, pari a complessive 27 mila tonnellate.

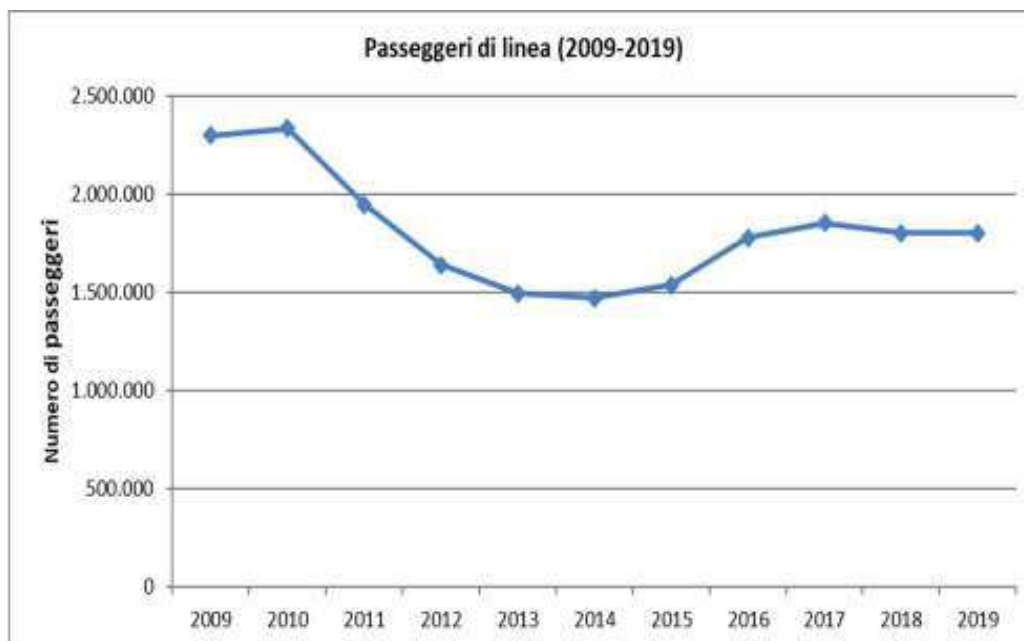


In compenso il traffico di merci in colli si incrementa del 4,5% (+285 mila ton.), affermandosi come principale tipologia di traffico, sia per la crescita del traffico RO- RO (+4,8%, +256 mila ton.), che dall'ulteriore incremento delle merci trasportate in contenitori, +3% (+30 mila ton.).

Correlatamente al tonnellaggio di merci in contenitori si incrementa anche il numero di TEU movimentati pari, nel 2018, a 112.249 per 1 milione di tonnellate di merci, così da far registrare un nuovo record storico.



Il traffico di automezzi e passeggeri su collegamenti di linea, dopo un trend negativo di alcuni anni (2011-2014), nel 2019 si conferma stabile, nell'ultimo quadriennio, per quanto riguarda i passeggeri, (1,804 milioni), mentre cresce il numero di automezzi imbarcati/sbarcati (792 mila +5,8%).

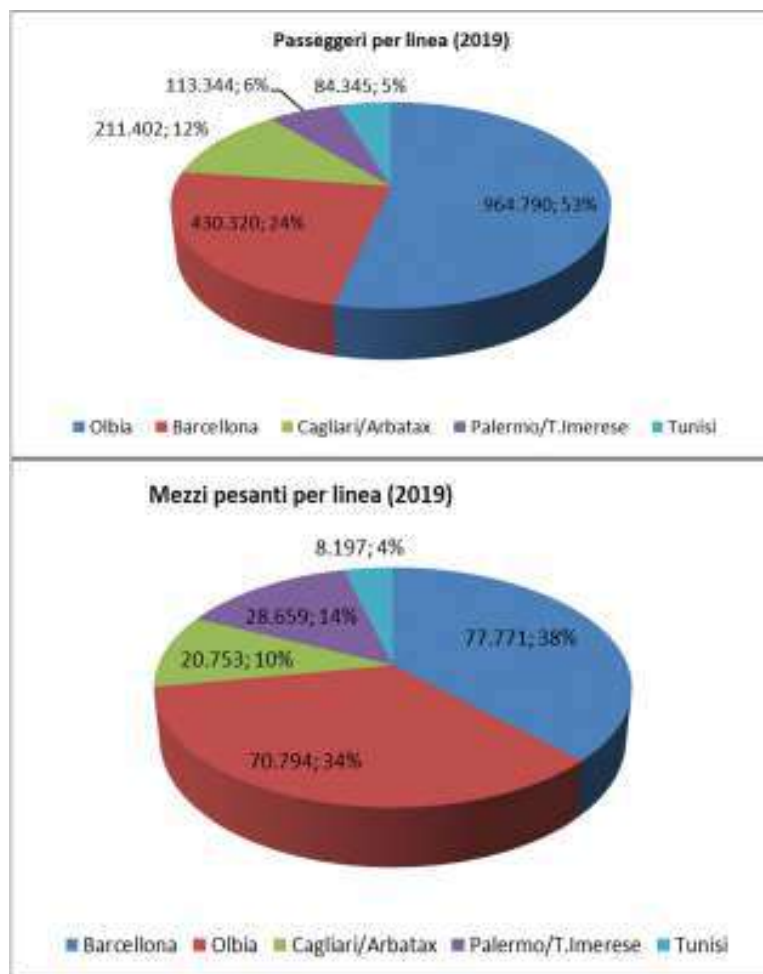


Da un'analisi di dettaglio delle singole linee si conferma il primato della linea con Olbia che rappresenta il 53% del traffico di passeggeri ed il 48% del traffico di automezzi, di cui il 34% del traffico complessivo di mezzi pesanti su collegamenti di linea. La linea Civitavecchia/Barcellona si conferma al secondo posto con il 24% dei passeggeri movimentati ed il 25% degli automezzi di cui i mezzi pesanti pari al 38%, confermando il primato di recente conquistato su tale segmento di traffico.

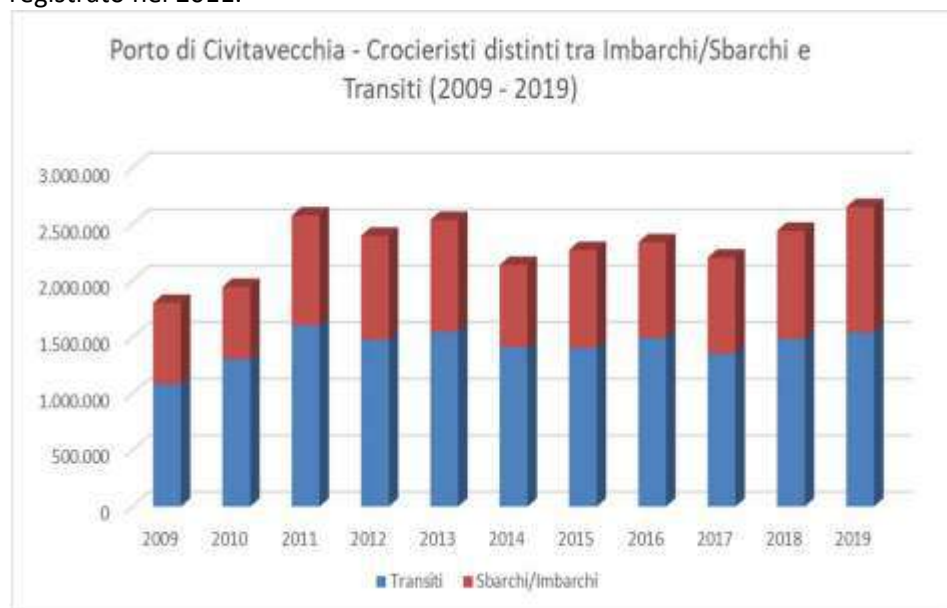
Seguono la linea Civitavecchia/Cagliari/Arbatax con il 12% del traffico di passeggeri ed il 10% del traffico di automezzi, quindi, Civitavecchia/Palermo/Termini Imerese con il 6% dei passeggeri ed il 14% degli automezzi e la linea Civitavecchia/Tunisi con il 5% dei passeggeri e il 4% degli automezzi.

Tra le varie linee di collegamento risulta in crescita quella con Barcellona del 6,7% per il traffico passeggeri, Olbia con un incremento del 3,8% del traffico passeggeri e dell'8,4 del traffico di automezzi e Tunisi con un incremento del 6,2% del traffico passeggeri e dell'8,8% del traffico di automezzi.

Per quanto riguarda il traffico sulla linea Palermo/Termini Imerese, risulta pressochè stabile, mentre risulta in flessione il traffico sulla linea Cagliari/Arbatax (-23% passeggeri, -9% automezzi).



Infine, relativamente al traffico crocieristico su Civitavecchia si registra un incremento, rispetto al 2018, dell'8,6% (+211 mila crocieristi), con un incremento del 16,2% (+155 mila) dei crocieristi imbarcati/sbarcati e del 3,8% (+56 mila) dei crocieristi in transito. Nel 2019 risultano complessivamente 2,652 milioni di crocieristi di cui 1,111 milioni imbarcati/sbarcati e 1,541 milioni in transito, confermando Civitavecchia primo scalo nazionale e secondo nel Mediterraneo, facendo registrare il nuovo massimo storico precedentemente registrato nel 2011.



PORTO DI GAETA

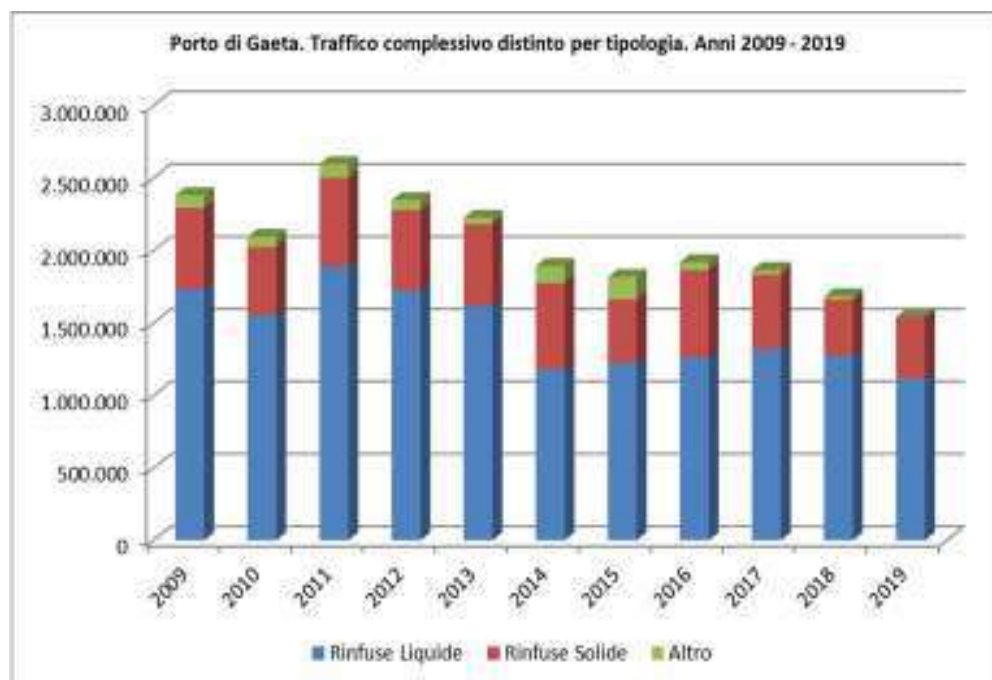
Il traffico complessivo del porto di Gaeta nel 2019 è risultato pari a 1,542 milioni di tonnellate (-8,4%; -141 mila ton.) di cui 1,113 milioni di tonnellate di merci liquide (-161 mila tonn.; -12,7%) e 429 mila tonnellate di merci secche (+20 mila ton.; +4,9%).

Tra le merci secche aumentano le rinfuse solide dell'11,2% (+43 mila ton.), pari a complessive 429 mila tonnellate, mentre diminuiscono di 23 mila ton. le merci in colli.

Tra le rinfuse solide diminuisce il traffico del carbone (-39,5%; -50 mila ton.) e la voce "altre rinfuse solide" che si riduce da 51 mila tonnellate a 45 mila nel 2019.

Tutte le altre categorie, invece, registrano degli incrementi; in particolare, i "minerali grezzi, cementi e calci" passano da 124 mila tonnellate nel 2018 a 149 mila tonnellate nel 2019, con un incremento del 20%; analogamente al traffico di fertilizzanti che passa da 40 mila tonnellate nel 2018 a 43 mila tonnellate nel 2019.

Ma soprattutto è la categoria dei prodotti metallurgici che fa segnare l'incremento più significativo, passando da 26 mila tonnellate nel 2018 a 98 mila tonnellate nel 2019 (+270%).



In diminuzione del 9% il numero degli accosti pari a complessivi 141 a fronte di 155 del 2018, di cui 126 navi commerciali e 15 navi da crociera, che hanno movimentato circa 4.300 crocieristi (+52%).

PORTO DI FIUMICINO

Nel 2019 il volume di traffico nel porto di Fiumicino segna una lieve flessione dello 0,7% (-25 mila ton.), pari a 3,5 milioni di tonnellate costituito per la totalità da prodotti petroliferi raffinati. Con la cessazione delle attività della Raffineria di Roma, avvenuta nel corso del 2012, dal 2013 il traffico risulta sensibilmente ridotto per il venir meno di oltre 2 milioni di tonnellate di petrolio grezzo sbarcato, mentre con la trasformazione in deposito di stoccaggio, si è registrato un incremento dei prodotti raffinati il cui quantitativo risulta sostanzialmente stabile nel corso degli ultimi cinque anni.

In leggera diminuzione il numero degli accosti passati da 64 nel 2018 a 59 nel 2019.



LE POTENZIALITÀ DI ATTIVAZIONE ECONOMICA DELLA FILIERA DEL MARE DI CIVITAVECCHIA

Una potenzialità rilevante dei porti laziali, con particolare riferimento a Civitavecchia, deriva dalla possibilità di sviluppare una filiera di economia del mare. Tale filiera comprende settori quali la ricettività ed i servizi ai turisti, la cantieristica navale, la diportistica, i servizi di movimentazione marittima ed i servizi logistici e di supporto che vi si connettono. Detta filiera, oggi, nel Lazio, genera valore aggiunto pari a 7,7 mld€ (in Italia è pari a 46,7 mld€). L'incidenza del valore aggiunto dell'economia del mare sul totale del valore aggiunto dell'economia della regione Lazio (176, 2 mld€) è del 4,5 %. Tale filiera, sempre a livello regionale, è costituita da oltre 36.000 imprese e da 134.000 occupati.

Con riferimento specifico alla provincia di Roma, al 2018 risulta essere l'area in cui l'economia del mare produce, in valori assoluti, il livello più alto di valore aggiunto (7,4 miliardi di euro) - il 5% dell'intero valore aggiunto provinciale ed il 16% di tutto il valore aggiunto prodotto dall'economia del mare a livello nazionale - attestandosi anche nella prima posizione per quanto riguarda il numero di imprese (quasi 32 mila) e l'occupazione (127mila occupati)³. Considerando che la provincia di Roma è il bacino di gravitazione più prossimo dello scalo di Civitavecchia, il ruolo di tale infrastruttura nello sviluppo economico della componente manifatturiera e logistica della filiera del mare e, quindi, dell'intero comprensorio romano, è quindi vitale.

Economia del mare: i dati fondamentali della filiera (2018)

	Imprese	Addetti	Valore Aggiunto (mln€)
Roma	31.726	127.000	7.635,4
Lazio	36.114	141.800	8.038
Italia	199.177	885.200	46.693,1

Tab. 4 - Fonte: elaborazioni SRM su dati CCIAA Latina

La parte più rilevante di tale filiera economica, per la provincia di Roma, è costituita dalle attività turistiche legate al mare (servizi di alloggio e ristorazione) che generano poco meno del 40% del valore aggiunto totale di detta filiera. Segue, per peso sulla ricchezza creata, il settore delle movimentazioni portuali, ovvero l'insieme delle movimentazioni merci e passeggeri, per 1,87 miliardi che costituisce un quarto del valore aggiunto di filiera. Seguono, con un peso nettamente inferiore, i settori della ricerca e della tutela ambientale e delle attività sportive e ricreative legate al mare. Il resto della filiera (cantieristica, pesca, estrazioni marine) ha una incidenza marginale.

Con riferimento all'oggetto di interesse del presente studio, quindi, l'economia del mare della provincia di Roma legata alla ZIs, e da questa valorizzabile, vale il 25% del valore aggiunto ed il 4% delle imprese della filiera complessiva (anche se come detto in nota 3 occorre valutare il dato sulla base della metodologia di analisi adottata alla fonte). A ciò può aggiungersi un altro 5,1% di valore aggiunto per la cantieristica.

³ Dati Srm (2019) e Camera di Commercio di Latina (2019). Per quanto riguarda i dati su Roma occorre considerare la metodologia di analisi dei dati elaborata alla fonte.

Economia del mare della provincia di Roma: i dati fondamentali (2018)



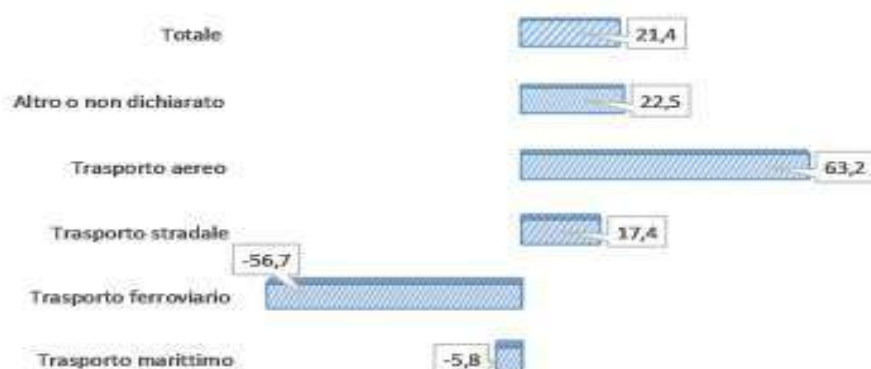
Graf. 6 - Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat, Movimprese, Unioncamere

Tale considerazione ha un impatto pratico immediato: le prospettive economiche di Civitavecchia e, più in generale, del suo bacino economico di più stretta prossimità, dipendono in forma assolutamente strategica anche dalla logistica portuale, principalmente incentrata su Civitavecchia.

Qualsiasi scenario di crescita futura del quadrante nordoccidentale del Lazio, quindi, dipende fortemente, a struttura produttiva invariata, dalle prospettive di una politica volta al potenziamento del vettore marittimo del Lazio, anche incentivando il passaggio del traffico da gomma a nave ai fini della sostenibilità ambientale. In effetti, si riscontra che la movimentazione marittima delle merci è una potenzialità molto poco sfruttata nel Lazio. Come meglio si vedrà nel paragrafo 3.2, facendo efficace concorrenza al trasporto su gomma, il mercato complessivo del solo porto di Civitavecchia potrebbe arrivare fino ad un massimo teorico di 25,56 milioni di tonnellate, quasi raddoppiando i volumi movimentati attualmente.

Pertanto, si riscontra che, nei primi nove mesi del 2019, a fronte di un importante aumento dell'export in valore del Lazio (+21,4% sul corrispondente periodo del 2018) la parte esportata via mare si riduce (-5,8%) soprattutto a vantaggio del trasporto su gomma. Ciò, evidentemente, costituisce un campanello di allarme che segnala come, senza interventi urgenti di potenziamento del sistema portuale laziale, il valore aggiunto della filiera marittima potrebbe ridursi negli anni, e il livello complessivo di sostenibilità ambientale della logistica regionale, con un maggiore spostamento sulla gomma, peggiorare.

Variazione % dell'export laziale in valore (euro) nel periodo gennaio-settembre 2019 rispetto al corrispondente periodo del 2018



Graf. 7 - Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

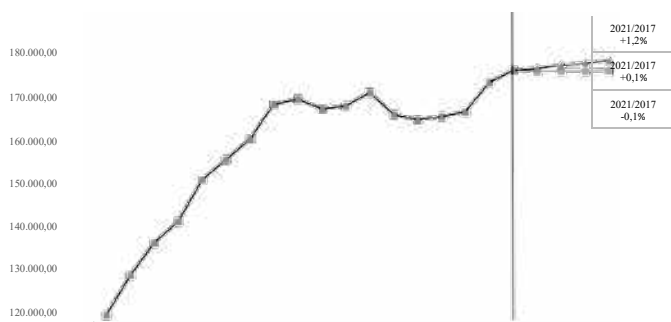
Viceversa, un potenziamento della portualità e dell'economia marittima laziale comporterebbe rilevanti vantaggi all'intera economia regionale. Proiettando sul futuro le dinamiche degli ultimi anni del traffico crocieristico e delle movimentazioni portuali totali del porto, SRM ha stimato diversi scenari di crescita del

Pil del Lazio prodotti dalla filiera in esame, in tre situazioni:

- Una situazione pessimistica, con riduzione del 5% delle movimentazioni turistiche e portuali del passato;
- Una situazione ottimistica, con aumento del 5% di dette movimentazioni;
- Una situazione intermedia, con proiezione verso avanti del medesimo trend osservato in serie storica, senza variazioni (scenario-base).

I risultati di tali stime possono influenzare le prospettive economiche future del territorio in esame, con la configurazione produttiva attuale, e, quindi, in assenza di ulteriori grandi investimenti, come quello della ZIs, che, ovviamente, non potranno che esercitare un ulteriore effetto moltiplicativo sugli scenari presentati. Considerando fissi gli apporti di tutti gli altri settori alla crescita economica regionale, in modo da ottenere il contributo netto dell'economia del mare sul Pil laziale, ed ipotizzando, per semplicità, una proiezione lineare a partire dall'ultimo anno in cui il valore aggiunto regionale è disponibile a consuntivo (il 2017) fino al 2021, nello scenario-base, ovvero quello in cui l'economia del mare cresce, per i prossimi anni, ad un tasso pari alla media della crescita sperimentata nel periodo 2007-2017, il suo contributo alla crescita economica regionale complessiva fra 2017 e 2021 è pari a 0,1 punti di valore aggiunto in più nel quadriennio, ovvero, in termini di valori assoluti, ciò comporterebbe un passaggio da un valore aggiunto regionale di 177,175 miliardi a 177,352 miliardi nel quadriennio, con un incremento di circa 177 milioni. Chiaramente la discontinuità anche economica introdotta dalla ben nota Pandemia Covid-19 lascia intravedere possibili scenari alternativi al riguardo. Nello scenario ottimistico, in cui la crescita media dell'economia del mare accelera di cinque punti percentuali in più rispetto alla media degli ultimi 10 anni, allora il suo contributo complessivo alla crescita economica regionale fra 2017 e 2021 sarà di 1,2 punti di valore aggiunto, passando da 177,175 miliardi nel 2017 a 179,301 miliardi nel 2021, ovvero circa 2,1 miliardi in più di ricchezza complessivamente prodotta dall'economia laziale. Viceversa, nell'ipotesi pessimistica, nella quale lo scostamento rispetto alla media è di cinque punti inferiore, allora il contributo sarà negativo, e produrrà una riduzione di un decimale di punto della crescita complessiva del Lazio. È chiaro che dette stime potranno, soprattutto per lo scenario-base e per quello ottimistico, ricevere un ulteriore impulso moltiplicativo favorevole, in presenza di un rilevante investimento sul porto di Civitavecchia che valorizzi sia la movimentazione delle merci che quella dei turisti. Risulta comunque evidente il ruolo non trascurabile della filiera attivabile dalla portualità di Civitavecchia nell'incidere sulle prospettive economiche dell'intera regione, e quindi l'importanza di un investimento come la ZIs per il futuro del Lazio, oltre che della città.

Andamento del valore aggiunto a prezzi correnti del Lazio dal 2000 al 2017 e previsioni di tasso di crescita totale fra il 2018 ed il 2021 basate su tre diversi scenari di crescita della filiera del mare localizzata nella provincia di Roma



Graf. 8 - Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat, CCIAA di Latina

Le specializzazioni settoriali del bacino di gravitazione di Civitavecchia, calcolate da SRM tramite l'indice di localizzazione degli addetti⁴ applicato ai dati Inps sulle posizioni lavorative al 2017, sono concentrate sui

⁴ L'indice di localizzazione degli addetti è un rapporto di composizione fra l'incidenza percentuale degli addetti in un determinato settore produttivo rispetto al totale degli addetti del bacino di gravitazione, e la medesima percentuale calcolata su scala nazionale. Se il valore è superiore ad uno, allora il settore in questione, dentro il bacino di gravitazione, ha una specializzazione maggiore della media nazionale. Viceversa, se è inferiore ad uno, la specializzazione produttiva del bacino di gravitazione rispetto a quel settore è meno intensa della media nazionale.

servizi, in particolare quelli tipici di grandi aree urbane. Tale assetto, evidentemente, risente del peso economico di Roma, città prettamente terziarizzata. L'indice di specializzazione nei settori manifatturieri è, infatti, molto modesto.

Tuttavia, se la specializzazione manifatturiera è complessivamente bassa, al suo interno vi sono settori nei quali, invece, il bacino di gravitazione in questione ha un peso rilevante.

Andando quindi ad esaminare in maggiore dettaglio, emergono alcuni settori di rilevante specializzazione del bacino di utenza che possono avvalersi facilmente di una facility portuale per la loro movimentazione merci.

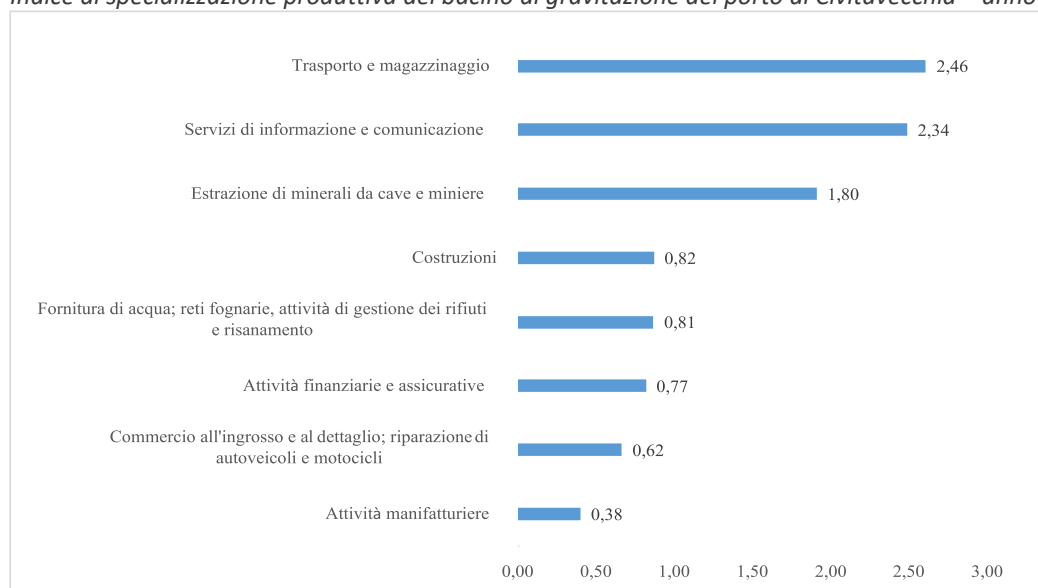
In particolare:

- componentistica aerospaziale (valore dell'indice di specializzazione 6,2);
- trasporto ferroviario di passeggeri e merci, come interscambio con quello marittimo in una forma intermodale;
- armi e munizioni (valore dell'indice di specializzazione 2,8);
- prodotti in porcellana e ceramica (valore dell'indice di specializzazione 2,8);
- farmaceutica (valore dell'indice di specializzazione 2,0),
- materiali per l'edilizia, in particolare elementi da costruzione in metallo, settore nel quale sono impiegati 8.950 addetti nel bacino di gravitazione in esame.

Inoltre, ai settori di specializzazione vanno aggiunte altre branche di attività, che hanno un numero cospicuo di addetti nel bacino di gravitazione medesimo, ovvero:

- granaglie e prodotti farinacei (sette in cui lavorano 12.208 addetti);
- articoli di abbigliamento (3.701 addetti);
- legno e mobile (6.489 addetti);
- carta e prodotti in carta per l'industria della stampa (che occupa 8.643 addetti);
- prodotti chimici di base per la fabbricazione di saponi, detergenti e profumi (3.563 addetti);
- plastica e prodotti in plastica (3.700 addetti);
- materie prime e prodotti siderurgici (2.500 addetti);
- componenti per la fabbricazione di macchine per uso generale (2.515 addetti);
- fabbricazione di autoveicoli (2.002 addetti).

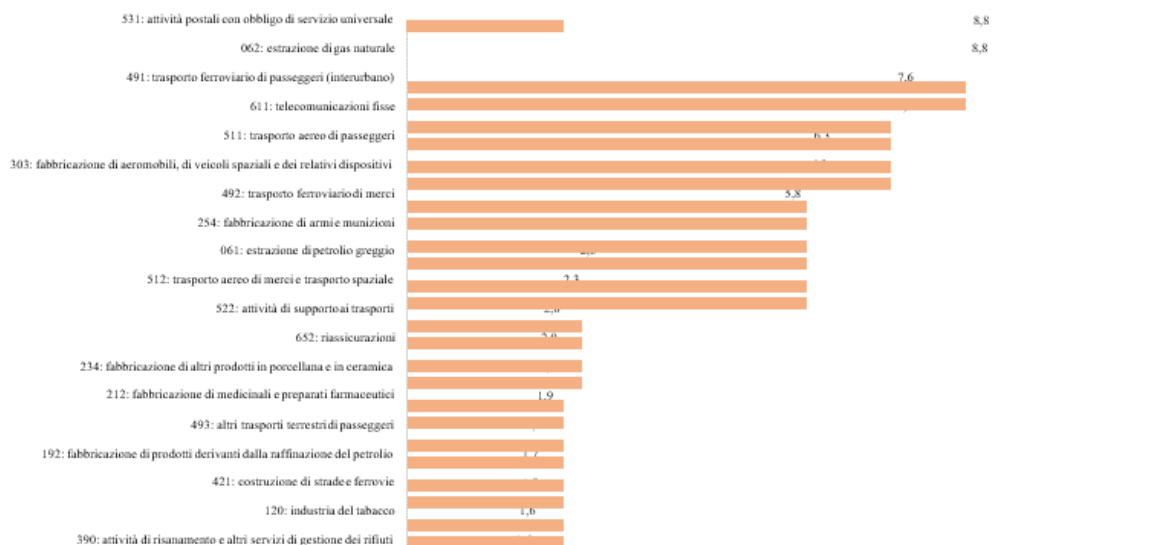
Indice di specializzazione produttiva del bacino di gravitazione del porto di Civitavecchia – anno 2017



Graf. 9 - Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Indice di specializzazione produttiva basato sulle concentrazioni di addetti nei settori del bacino di gravitazione del

porto di Civitavecchia su dati di maggior dettaglio settoriale – anno 2017



Graf. 10 - Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Sulla base di uno studio condotto dalla Camera di Commercio di Roma e dal Censis (2010) sui poli produttivi del Lazio⁵, emerge che i poli territoriali che ospitano i settori manifatturieri di particolare specializzazione, che potrebbero manifestare una correlazione con le movimentazioni logistiche del porto, sono i seguenti:

- Civita Castellana (Vt): produzione di prodotti in ceramica;
- Pomezia (Rm): prodotti farmaceutici e chimici e prodotti elettromedicali e sanitari;
- Colleferro (Rm): sistemi di propulsione per lanciatori spaziali;
- Frosinone-Cassino: autoveicoli, prodotti chimici, in plastica e cellulosa-carta, tabacco;
- Rieti: legno e mobile;
- Latina: agroindustria ed industria meccanica;
- Castelli Romani: granaglie, farinacei e prodotti alimentari e vitivinicoli;
- Roma Città: abbigliamento e moda, elementi da costruzione, componentistica per l'aerospaziale e le Tlc, autoveicoli;
- Terni: siderurgia;
- Gaeta-Formia: agroalimentare (ittica) e lavorazione minerali non metalliferi.

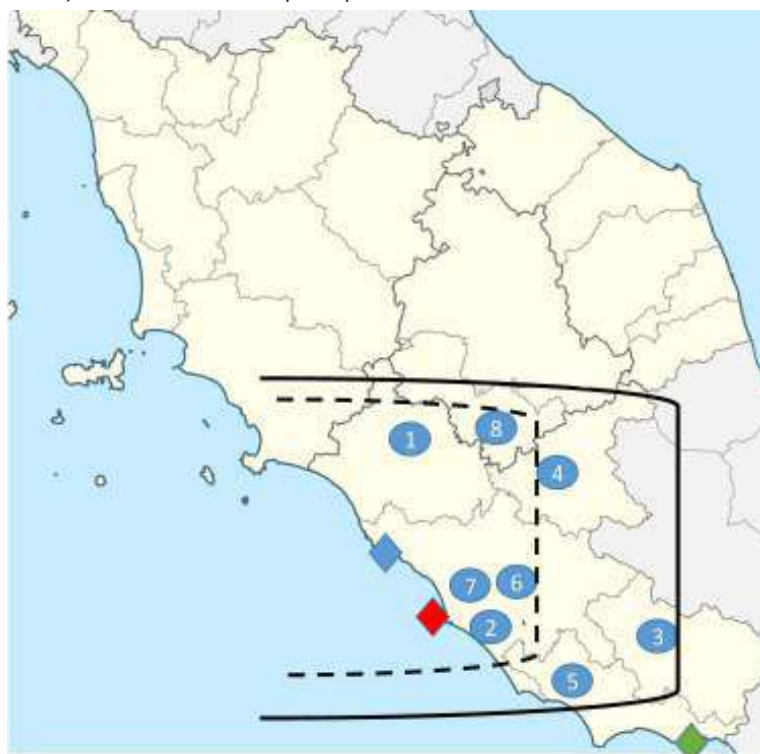
Tali poli hanno il pregio di essere facilmente raggiungibili da e per Civitavecchia: sono quasi tutti ubicati entro un raggio di una ora e mezza di travel time, ad eccezione di Latina, Frosinone e Rieti, che però sono abbondantemente raggiungibili in meno di due ore. Tuttavia, tramite il porto di Gaeta è possibile servire in meno di due ore le province di Frosinone e Latina e l'area meridionale di Roma.

In particolare, il porto di Gaeta, con le sue specializzazioni (prodotti ittici, petroliferi, minerali e materiali da costruzione) può connettersi in meno di un'ora ai poli produttivi di Latina, Frosinone-Cassino e in un'ora e mezza a quello di Pomezia-Colleferro. In prospettiva, quindi, con adeguati investimenti infrastrutturali nel porto, Gaeta potrebbe diventare un porto centrale nella movimentazione di materiali esplosivi per Avio-Colleferro e prodotti chimici per il polo di Pomezia e quello di Frosinone e Cassino e, al contempo, servire un bacino che includa anche la Campania settentrionale ed il Molise.

Fiumicino, infine, con la sua specializzazione nella movimentazione di prodotti petroliferi, con la possibilità di sviluppare un più intenso traffico di olio combustibile, e la sua connessione diretta con l'area di stoccaggio e logistica petrolifera dell'ex raffineria di Roma, situata a Pantano, a pochi chilometri dal porto, può divenire la piattaforma per la distribuzione di carburanti ed altri prodotti raffinati per tutto il Lazio, l'Umbria e la Toscana meridionale.

⁵ "Impresa, territorio e direttrici di sviluppo nel sistema Lazio", Censis-CCIAA Roma (2010).

Ubicazione dei principali poli produttivi di servizio per Civitavecchia (rombo blu), Fiumicino (rombo rosso) e Gaeta (rombo verde) e travel times da e per il porto di Civitavecchia



1: Civita Castellana, ceramiche

2: Pomezia, farmaceutico, chimico e medicale

3: Frosinone-Cassino: automotive, chimica, plastica e carta, coltivazione del tabacco 4: Rieti-Cittaducale: legno e mobile

5: Latina: agroindustria e meccanica

6: Castelli romani: granaglie, farinacei e prodotti da forno; prodotti vitivinicoli

7: Roma città: abbigliamento, prodotti in cuoio e pelle, prodotti da costruzione, componenti per aerospaziale e Tlc, automotive, turismo

8: Terni: siderurgia

Linea tratteggiata: travel time non superiore a 1h30 Linea continua: travel time compreso fra 1h31 min e 2h

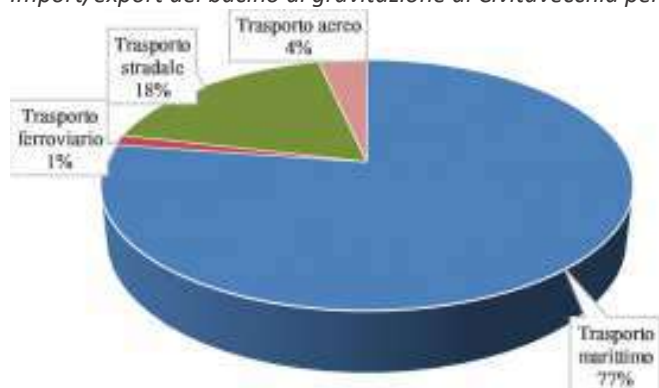
Fig. 2 – elaborazione Srm

IL TRAFFICO MERCI DEL BACINO DI GRAVITAZIONE DI CIVITAVECCHIA PER MODO DI TRASPORTO: UN APPROFONDIMENTO

La movimentazione da e per l'estero in quantità, nel bacino di gravitazione di Civitavecchia, avviene, per il 77%, via mare, per il 18% via gomma, per il 4% via aereo e solo per l'1% via ferrovia. Si tratta di una peculiarità che differisce in misura non piccola rispetto alla media nazionale, dove, invece, il trasporto marittimo assorbe solo il 65% del totale, mentre il traffico su strada è più rilevante (30%) e quello ferroviario rappresenta il 4%. Il mercato potenziale del porto di Civitavecchia, e dunque della sua ZIs, è quindi particolarmente rilevante, nella sua area di gravitazione, poiché il trasporto via mare è percentualmente superiore a quello nazionale. Anche come dimensioni, detto modo di trasporto è molto rilevante, poiché movimentava 15,76 milioni di tonnellate in importazione o esportazione nel 2018, ovvero il 7,9% dell'intera movimentazione marittima italiana nell'anno in questione⁶.

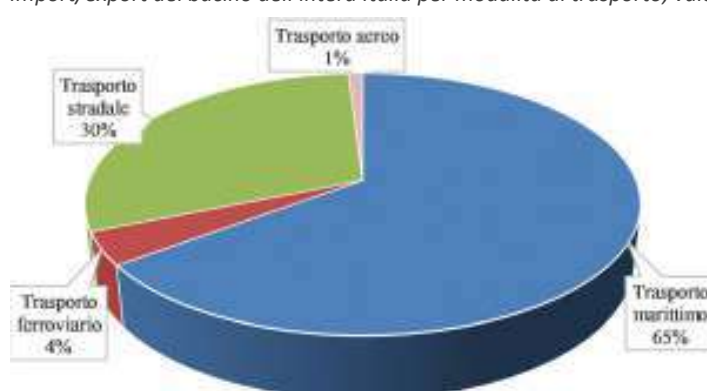
⁶ Tale dato è, ovviamente, non comparabile con quello fornito da Adsp, perché l'import/export da e verso il bacino di gravitazione può avvalersi, anche se secondariamente, di porti non laziali.

Import/export del bacino di gravitazione di Civitavecchia per modalità di trasporto valori % in quantità - anno 2018



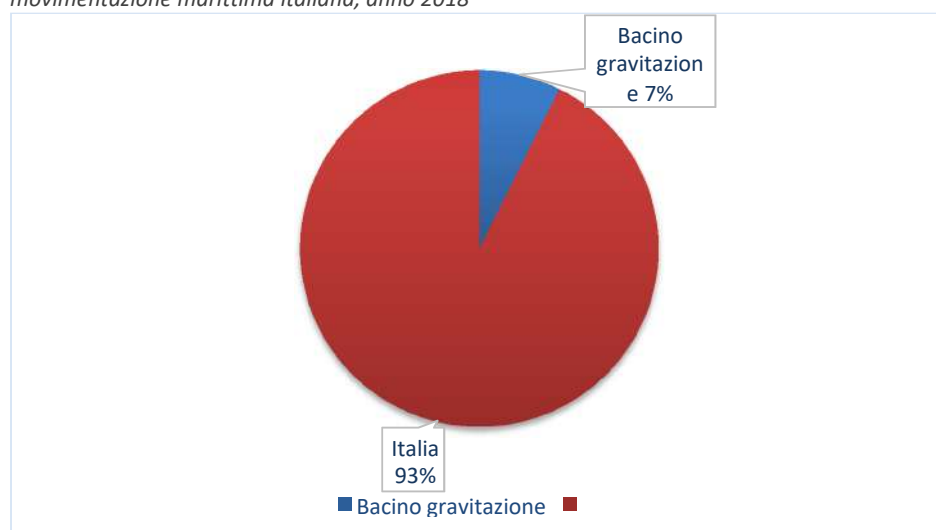
Graf. 11 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Import/export del bacino dell'intera Italia per modalità di trasporto, valori % in quantità - anno 2018



Graf. 12 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Movimentazione marittima dell'import/export del bacino di gravitazione del porto di Civitavecchia rispetto al totale della movimentazione marittima italiana, anno 2018



Graf. 13 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

In valore, la movimentazione marittima del bacino di gravitazione di Civitavecchia è pari a 15,78 miliardi di euro nel 2018, fra importazioni ed esportazioni via mare, di cui il 34% è costituito da autoveicoli, il 21% da carbon coke e prodotti petroliferi (il coke è destinato all'acciaieria di Terni, mentre i prodotti petroliferi solo in minima misura transitano per il porto di Civitavecchia) il 9% da macchinari meccanici, un ulteriore 9% da prodotti metallurgici ed ancora un altro 9% da prodotti chimici. I prodotti agricoli ed agroalimentari valgono

l'8% del valore movimentato. Il resto ha una incidenza molto modesta.

L'analisi per valore esalta, quindi, la centralità del Ro-Ro nei movimenti portuali di Civitavecchia, seguita dal movimento container (cui si affidano, via reefer, i prodotti agroalimentari, ma anche i macchinari ed apparecchi e parte della produzione siderurgica e chimica) mentre le rinfuse solide riguardano quasi esclusivamente il coke per lo stabilimento Ast di Terni.

Movimentazione di import ed export via mare in valore del bacino di gravitazione di Civitavecchia, anno 2018 (milioni di euro)



Graf. 14 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Scomponendo il dato della movimentazione internazionale marittima per importazioni ed esportazioni, si scopre che l'import è dominato da mezzi di trasporto e coke/prodotti carboniferi e petroliferi, con metalli e prodotti in metallo al terzo posto, mentre l'export è guidato da mezzi di trasporto, macchine ed apparecchi meccanici e prodotti chimici. In sostanza, le esportazioni marittime sembrano concentrate su produzioni a più alto valore aggiunto rispetto alle importazioni, riflettendo così la capacità di trasformazione del sistema industriale laziale.

Importazioni via mare in valore del bacino di gravitazione di Civitavecchia, anno 2018 (milioni di euro)



Graf. 15 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

I dati statistici di Adsp, pur non consentendo di discriminare fra movimentazioni internazionali ed interne di merci, possono però fornire un elemento di comparazione utile. Come è possibile vedere dai dati, Civitavecchia è specializzata nella movimentazione, in entrata ed uscita, di veicoli da Ro-Ro, di merci containerizzate di vario tipo (componenti meccaniche, macchinari, abbigliamento, mobili, ecc.) ed ha ancora una importante attività di sbarco di carbone (che però, con la riconversione della centrale Enel di Valdaliga, andrà a ridursi, ed è già in riduzione rispetto agli anni scorsi) e di prodotti raffinati.

Fiumicino è specializzata in prodotti petroliferi raffinati e Gaeta in prodotti raffinati, prodotti in metallo e minerali ferrosi e materiali per l'edilizia.

Imbarchi e sbarchi di prodotti dai tre porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, anno 2019, tonnellate

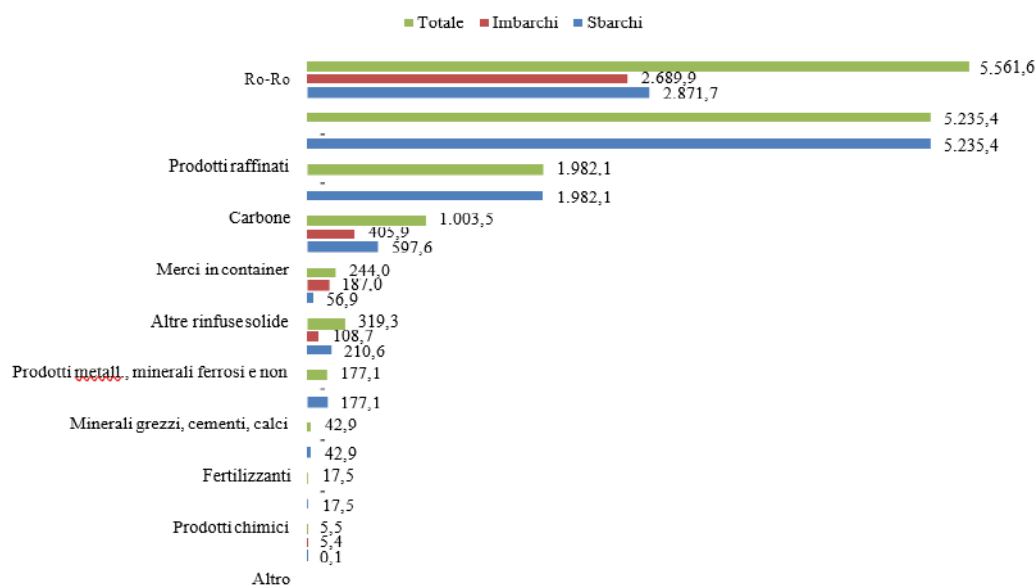
		Sbarchi	Imbarchi
Civitavecchia	Prodotti raffinati	637.696	
	Carbone	1.904.490	
	Prodotti metall., minerali ferrosi e non	112.085	108.676
	Minerali grezzi, cementi, calci	27.581	
	Prodotti chimici	1.900	
	Altre rinfuse solide	11.787	187.015
	Merci in container	597.566	405.895
	Ro-Ro	2.871.684	2.689.947
	Altro	100	5.404
Fiumicino	Prodotti raffinati	3.487.012	
Gaeta	Prodotti raffinati	1.110.740	
	Carbone	77.614	
	Prodotti metall, minerali ferrosi e non	98.554	
	Minerali grezzi, cementi, calci	149.513	
	Fertilizzanti	42.928	
	Prodotti chimici	15.630	
	Altre rinfuse solide	45.155	

Tab. 5 - Fonte: elaborazioni SRM su dati Adsp

Complessivamente, considerando gli sbarchi come una “proxy” delle importazioni e gli imbarchi come una approssimazione delle esportazioni, le movimentazioni totali del sistema portuale laziale nel suo complesso sono piuttosto aderenti ai dati regionali di import/export sopraesposti. Infatti, gli sbarchi vedono prevalere i prodotti raffinati e i mezzi di trasporto (Ro-Ro) seguiti da quelli carboniferi e dalle merci in container, che possono includere macchine ed apparecchi, prodotti in metallo, in gomma e plastica o prodotti chimico/farmaceutici confezionati, esattamente come l'import regionale vede prevalere mezzi di trasporto, prodotti petroliferi e coke/carbone, macchine ed apparecchi meccanici, prodotti in metallo e prodotti chimici ed in gomma e plastica. Anche sul versante degli imbarchi, la struttura è simile a quella delle esportazioni regionali: mezzi di trasporto (Ro-Ro), seguiti da merci in container e da rinfuse solide di vario tipo, così come

l'export regionale vede primeggiare i mezzi di trasporto, seguiti da prodotti containerizzabili (macchine ed apparecchi meccanici, prodotti in gomma e plastica, prodotti chimico-farmaceutici non rinfusi).

Imbarchi e sbarchi dal complesso dei tre porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta per settore, anno 2019, migliaia di tonnellate



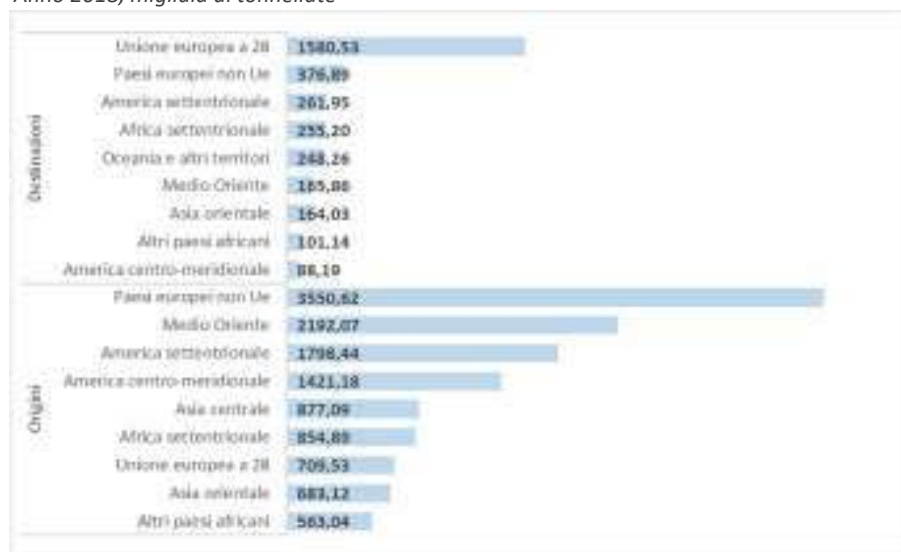
Graf. 17 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Adsp

In termini di origini e destinazioni geografiche delle movimentazioni, il trasporto marittimo nel bacino di gravitazione di Civitavecchia è dominato dai Paesi europei non appartenenti alla Unione europea, seguiti dai Paesi mediorientali, dalla Ue, dall'America Settentrionale, da quella Centro Meridionale e dall'Africa del Nord. Le altre aree sono del tutto secondarie.

In maggior dettaglio, l'area dello short sea trade, ovvero del traffico mediterraneo o appena a ridosso di questo, è dominata dai collegamenti con Francia, Spagna, Portogallo, Grecia, Tunisia, Turchia.

Oltre il raggio dello short sea trade, i collegamenti rilevanti sono con Usa, Canada e, in sottordine, Brasile e Messico, per quanto riguarda gli autoveicoli, nonché con Usa, Colombia, Ucraina e Russia, per l'approvvigionamento di carbone e coke della centrale di Valdaliga e dello stabilimento dell'Ast di Terni, e con la Germania per l'importazione di minerale ferroso.

Origini e destinazioni della movimentazione marittima del bacino di gravitazione di Civitavecchia per area geografica Anno 2018, migliaia di tonnellate⁷

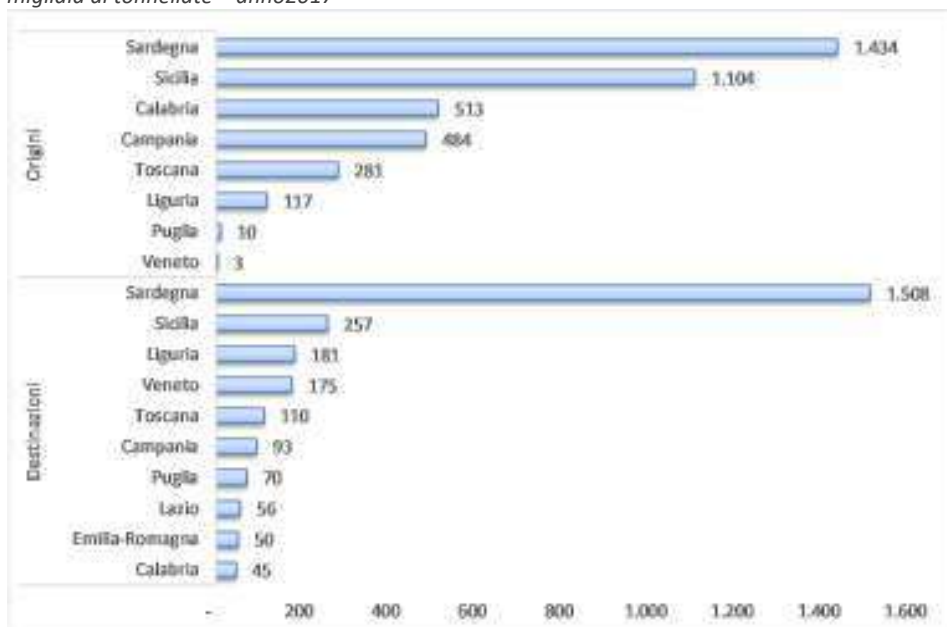


Graf. 18 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

⁷ Dato comprensivo anche dell'import export via mare dell'Umbria

Il trasporto di cabotaggio del Lazio (quindi non solo del porto di Civitavecchia, benché quest'ultimo abbia un ruolo di rilievo), ovvero da e verso altre regioni italiane, ha un peso non indifferente, poiché movimentazioni complessivamente 6,55 milioni di tonnellate. Detto trasporto è tradizionalmente dominato dalle movimentazioni con la Sardegna (incentrate proprio su Civitavecchia), che ammontano complessivamente a 2,942 milioni di tonnellate nel 2017; segue la Sicilia, con 1,361 milioni di tonnellate, la Campania, con 577.000 tonnellate e la Calabria, che origina esclusivamente un traffico di 513.000 tonnellate. In misura minore, rilevano poi le movimentazioni da e per la Toscana e la Liguria.

*Origini e destinazioni del trasporto marittimo di cabotaggio da e verso il Lazio
migliaia di tonnellate – anno 2017*

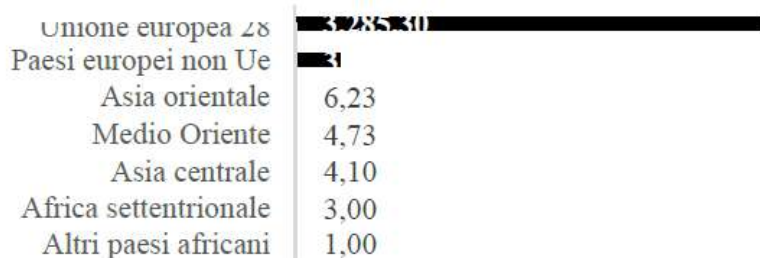


Graf. 19 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Il trasporto su gomma originato o destinato al bacino di gravitazione di Civitavecchia, naturalmente, è dominato dai Paesi limitrofi all'Italia, siano questi della Ue o no. Con riferimento ai soli Paesi europei o medio orientali che, come si è visto, sono prevalenti nella movimentazione marittima da e per Civitavecchia (Spagna, Francia, Germania, Portogallo, Grecia, Russia, Ucraina, Turchia) vi è uno spazio potenziale di crescita del mercato marittimo del porto, in grado cioè di andare ad incidere sul traffico su gomma ad oggi esistente, pari ad almeno 3,6 milioni di tonnellate.

Quindi, un ulteriore elemento di mercato a supporto di un investimento nella ZIs è costituito proprio dalla possibilità di fare una concorrenza più efficace al trasporto su gomma che collega i medesimi mercati esteri già collegati tramite il porto.

Origini e destinazioni della movimentazione internazionale su gomma del Lazio per area geografica anno 2017, migliaia di tonnellate



Graf. 20 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Con riferimento al traffico su gomma interno, ovvero quello da e per le altre regioni italiane, il 67% circa di tale trasporto ha travalicato i confini della regione, collegandosi soprattutto con Campania, Toscana, Abruzzo, Umbria, Emilia-Romagna e Lombardia. Ciò ha un riflesso in termini di progettazione della ZIs, i cui

centri logistici che ne faranno parte potranno svolgere attività di intermodalità nave/gomma, rivolgendosi, come mercati di riferimento:

- in primo luogo, a quello di Roma, che costituisce il mercato captive della ZIs, anche in riferimento allo scambio nave/gomma;
- in sottordine, a quello campano ed a quello toscano;
- in misura meno rilevante, al mercato lombardo ed emiliano, a quello umbro ed a quello abruzzese.

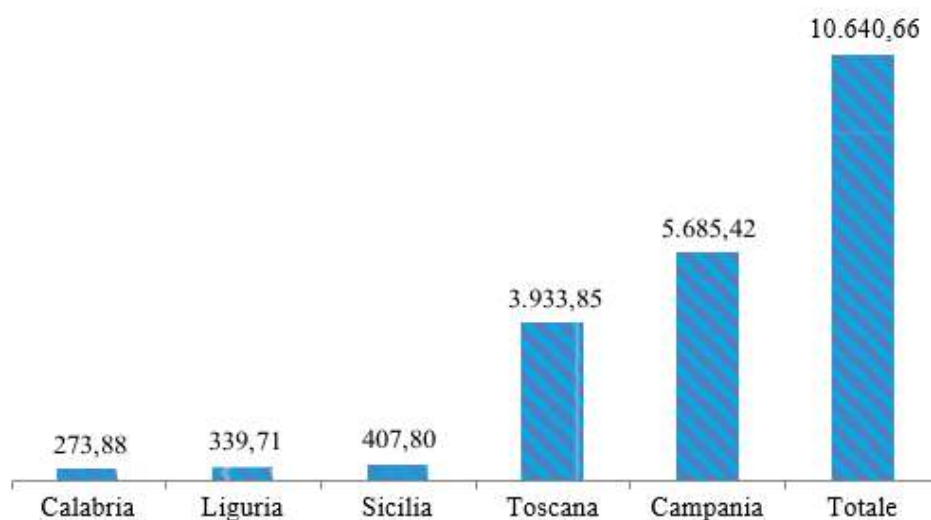
Origini e destinazioni della movimentazione su gomma del Lazio per area geografica anno 2017, migliaia di tonnellate



Graf. 21 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Analogamente alle considerazioni fatte per il traffico di cabotaggio, anche il traffico su gomma da e per il Lazio può costituire un mercato potenziale per Civitavecchia se, tramite l'investimento nella ZIs, il porto riesce a spostare quote di trasporto interregionale su strada verso la navigazione di cabotaggio. Considerando soltanto le regioni con costa tirrenica, quindi collegabili facilmente via mare con Civitavecchia, ovvero Liguria, Toscana, Campania, Calabria e Sicilia, il mercato potenziale di cabotaggio che oggi si muove su gomma vale 10,6 milioni di tonnellate, di cui Campania e Toscana detengono la maggior parte.

Mercato potenziale per il cabotaggio da/verso Civitavecchia sottraibile al trasporto su gomma anno 2017



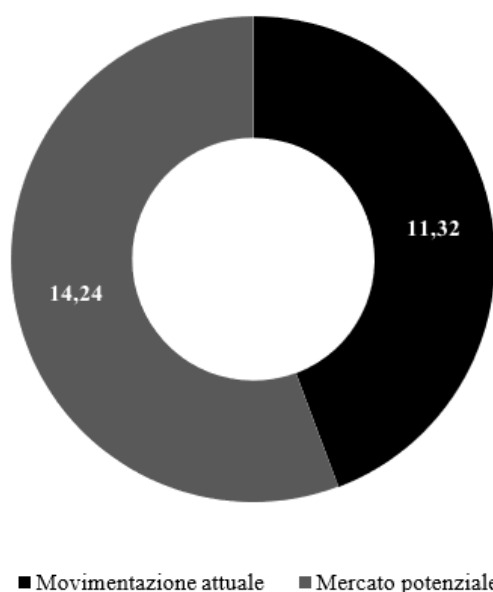
Graf. 22 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Il risultato complessivo di tale analisi svolta da SRM (assumendo, anziché i dati Istat, i dati di Adsp al netto della movimentazione delle rinfuse liquide, generalmente non collegata con Civitavecchia) è che il mercato marittimo attuale di Civitavecchia, fra movimentazioni marittime internazionali e di cabotaggio interno, vale 11,32 milioni di tonnellate.

Fiumicino e Gaeta, dal canto loro, sono specializzate nella movimentazione di prodotti petroliferi (complessivamente, 5,29 milioni di tonnellate movimentate nel 2018, in crescita dell'1,9% sul 2017) con prospettive di ulteriore sviluppo che passano, da un lato, da un potenziamento del sito di stoccaggio dell'ex raffineria di Roma (di proprietà di Total) e dall'altro dal traffico di olio combustibile.

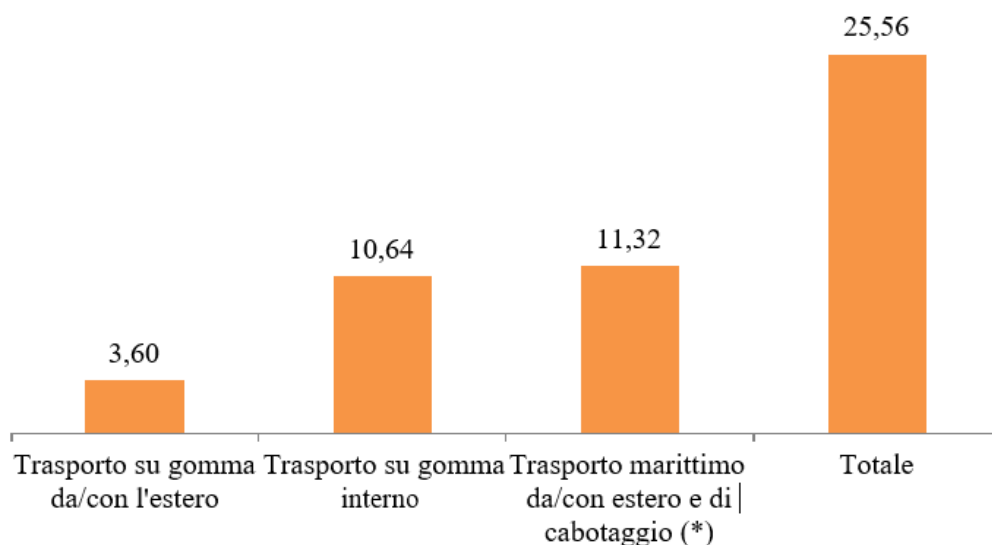
Il mercato marittimo potenziale vale 3,6 milioni di tonnellate trasportate su gomma da o per l'estero, nonché ulteriori 10,64 milioni di tonnellate movimentate su gomma da e per le altre regioni tirreniche, quindi vale 14,24 milioni di tonnellate. In sostanza, facendo efficace concorrenza al trasporto su gomma, il mercato complessivo di Civitavecchia potrebbe arrivare fino ad un massimo teorico di 25,56 milioni di tonnellate.

Mercato attuale e potenziale per il porto di Civitavecchia, migliaia di tonnellate anni 2017-2018



Graf. 23 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Ripartizione del mercato attuale e potenziale del porto di Civitavecchia per modo di trasporto, migliaia di tonnellate, anni 2017-2018



(*) dato attinto dalle statistiche Adsp

Graf. 24 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat ed Adsp

3.3 Identificazione dei driver di sviluppo

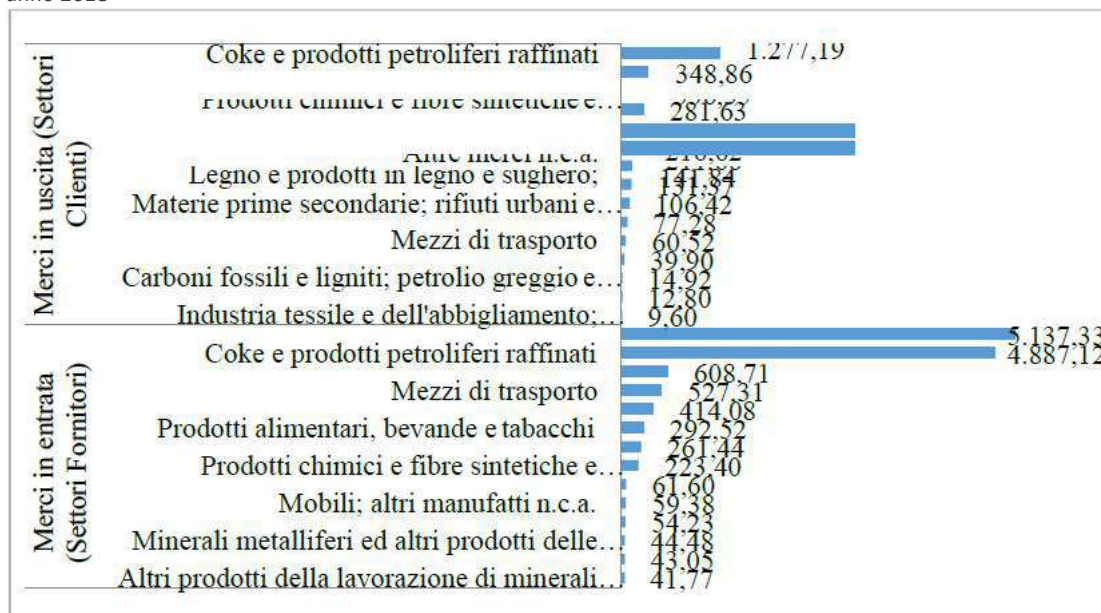
I settori di specializzazione produttiva del bacino di gravitazione di Civitavecchia in precedenza evidenziati attraverso le analisi svolte da SRM costituiscono solo una parte dell'analisi mirata a far emergere le aree di potenziale sviluppo del sistema produttivo appartenente al bacino di utenza del porto di Civitavecchia. Tali settori di specializzazione vanno, infatti, incrociati con quelli che fanno le più rilevanti movimentazioni logistiche, sia in ingresso che in uscita dal Paese, tramite il modo di trasporto marittimo. Tali settori, infatti, possono considerarsi i "clienti" attuali più rilevanti per il porto di Civitavecchia, dato che insistono all'interno del suo bacino di utenza, come definito in precedenza.

Dall'analisi della movimentazione totale (importazioni + esportazioni) per il modo di trasporto marittimo del bacino di utenza al 2018, si evince che esso ha movimentato, in totale, 15,92 milioni di tonnellate, un dato leggermente diverso da quello contabilizzato dall'Autorità Portuale (16,61 milioni).

Il grosso proviene dai prodotti petroliferi, che però sono movimentati perlopiù da Gaeta e Fiumicino, dal carbone, a servizio della centrale elettrica di Civitavecchia (e movimentati tramite l'apposita banchina di Enel), e, a seguire, dai prodotti della filiera agrifood (prodotti agricoli, zootecnici, ittici, alimentari trasformati e bevande), pari a 958,2 milioni di tonnellate, legati al grande mercato di consumo di Roma, dai prodotti metallurgici, a servizio dello stabilimento Ast di Terni (740 milioni di tonnellate), dagli autoveicoli (588 milioni), dai prodotti chimici, farmaceutici, di gomma e plastica (560 milioni) e dalla filiera del legno e mobile (475,5 milioni di tonnellate).

Tali settori dunque, al netto di quelli petroliferi, alimentano il porto di Civitavecchia, in veste di clienti e fornitori. Tali settori di servizio, dunque, dovranno essere incrociati con quelli di specializzazione dell'economia locale e con le modalità di trasporto marittimo più promettenti in termini futuri, al fine di evidenziare i driver di sviluppo.

Principali settori in import e in export di movimentazione marittima del bacino di gravitazione del porto di Civitavecchia (migliaia di tonnellate) anno 2018



Graf. 25 - Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Dall'analisi condotta è quindi possibile identificare i seguenti settori driver primari che possono basare il loro sviluppo logistico attraverso il porto di Civitavecchia:

- Settore automotive sia in direzione esterna, dallo stabilimento di Cassino, sia in entrata, per alimentare il mercato laziale, ed in particolare quello romano;
- Prodotti chimici di base e secondari, con particolare riferimento ai prodotti da pulizia e di profumeria, in condivisione con il porto di Gaeta;

- Prodotti agroalimentari, con particolare riferimento a granaglie e farinacei in rinfuse, prodotti vitivinicoli, ma anche prodotti alimentari freschi a servizio del mercato urbano di Roma, attraverso una idonea catena del freddo e prodotti ittici (Gaeta);
- Componentistica per Tlc ed aerospaziale, in condivisione con il porto di Gaeta;
- Prodotti siderurgici, sia materie prime (pellet ferrosi, coke) sia prodotti finiti, da/per lo stabilimento di Terni;
- Prodotti in ceramica per l'esportazione;
- Prodotti petroliferi, in particolare olio combustibile (in questo caso, soprattutto Fiumicino e Gaeta).

Accanto a questi driver primari, è possibile identificare alcuni driver secondari, consistenti in piccole attività di assemblaggio/packaging da realizzare nella costituenda Zls, con riferimento, in particolare, ai seguenti settori:

- Legno/mobile;
- Tessile/abbigliamento e calzaturiero.

Infine, è possibile riflettere su driver potenziali, che ancora non hanno una presenza visibile nella struttura produttiva del bacino di attrazione del porto, e che però sono ipotizzabili in chiave di sviluppo greenfield, in particolare:

- La cantieristica navale, specie di demolizione e riciclo;
- Lo sviluppo di carburanti a basso impatto ambientale per le navi di nuova generazione ed il relativo bunkeraggio.

I porti di Gaeta e Fiumicino, dal canto loro, hanno una potenzialità nei seguenti driver primari:

- Prodotti petroliferi, in particolare olio combustibile;
- Materiali da costruzione;
- Prodotti ittici (parte della più generale filiera dell'agroalimentare già identificata per Civitavecchia);
- Componentistica per i sistemi propulsivi di vettori spaziali (parte del driver relativo alla componentistica aerospaziale già identificata per Civitavecchia);
- Prodotti chimici e farmaceutici (come per Civitavecchia).

In sintesi, come risulta dall'immagine, secondo le conclusioni dello studio realizzato da SRM i seguenti sono i driver primari, secondari e potenziali che possono essere immaginati per Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino.

I driver di sviluppo potenziali identificati per Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino

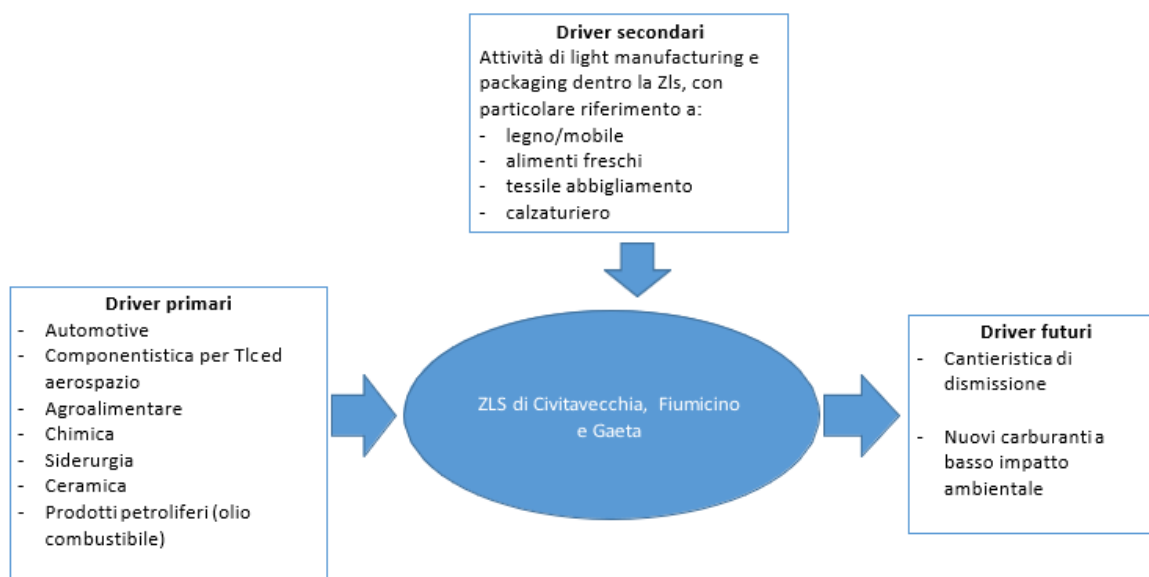


Fig. 3 - Srm

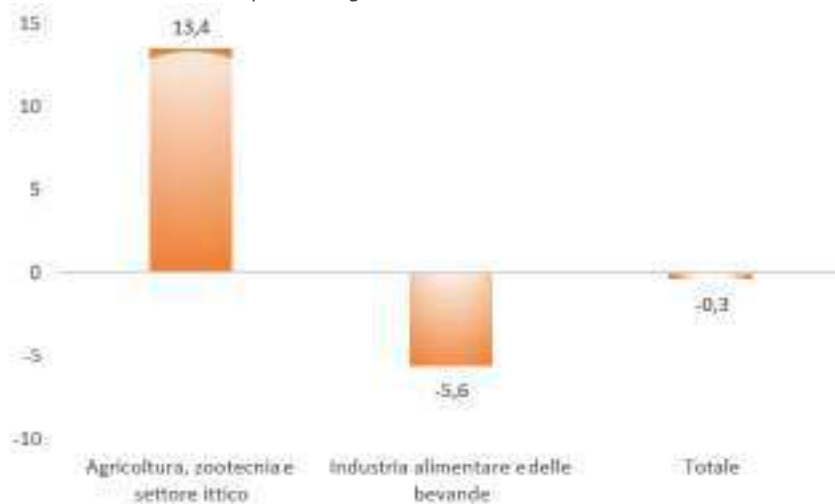
I driver potenziali identificati costituiscono la fotografia ad oggi di ciò che il porto di Civitavecchia movimentata nel suo bacino, ma non prendono in considerazione il totale potenziale della movimentazione cui il porto potrebbe accedere, con i dovuti investimenti, fra i quali quello della Zls. Il passaggio dall'identificazione dei driver potenziali a quello della definizione dei driver settoriali che effettivamente e concretamente si propongono passa per il tramite di ulteriori analisi svolte da SRM, che di seguito si propongono, ed in particolare:

- Andamento previsionale degli andamenti produttivi e commerciali dei driver potenziali sopra illustrati;
- Andamento del traffico marittimo di detti driver;
- Influenza derivante dalla pressione concorrenziale dei porti più direttamente in competizione con Civitavecchia (Livorno e Napoli).

DRIVER PRIMARI: ANDAMENTI DECISIONALI

Proiettando nel prossimo futuro gli andamenti dei driver primari potenziali identificati (filiera agrifood, metallurgia, autoveicoli, chimica e gomma-plastica, legno-arredo, ceramiche) è possibile verificarne gli andamenti futuri, e quindi avere una idea di quali siano i più promettenti, anche in una ottica prospettica. Iniziando dalla filiera agrifood, la movimentazione totale via mare nel contesto del bacino di gravitazione di Civitavecchia, fra 2013 e 2018, subisce un calo ad un tasso medio annuo dello 0,3%. Ma tale dato complessivo non deve trarre in inganno: in realtà diminuisce la movimentazione dell'industria di trasformazione, che per i suoi mercati di riferimento preferisce affidarsi al trasporto su gomma che a quello su mare. Viceversa, la movimentazione dei prodotti agricoli primari cresce del 13,4% medio annuo, e questo significa anche prodotti freschi, come quelli ortofrutticoli o la carne/pesce, che si muovono via reefer, e che consentono a Civitavecchia di assumere il ruolo di porto alimentare di riferimento per Roma.

Andamento 2013-2018 dei prodotti agroalimentari movimentati via mare tassi di variazione % medi annui



Graf. 26 – elaborazioni Srm su dati Istat

Il mercato agroalimentare merita, peraltro, un approfondimento ulteriore, che lo rende particolarmente interessante anche per il futuro, e che è legato al turismo crocieristico. Le navi da crociera, infatti, nel momento in cui ormeggiano in un porto, hanno bisogno di rifornirsi di cibo fresco. Il mercato crocieristico di Civitavecchia è estremamente rilevante⁸: nel 2018, con 2,4 milioni di passeggeri, si colloca al secondo posto in Europa dietro la sola Barcellona. Peraltro, si tratta di un mercato “destagionalizzato”: il 52,7% dei crocieristi arriva nei mesi non estivi, a fronte di una media nazionale del 46,3%⁹.

⁸ L'analisi è stata conclusa prima dell'emergenza Covid-19.

⁹ Dati di fonte Risposte Turismo e Adsp.

Proiettando, prudenzialmente, il tasso di incremento annuale dei passeggeri del 2019 sul 2018 (+8,6%) nella misura più bassa del 2,5% per gli anni 2020, 2021 e 2022, si ha che nell'anno finale di tale previsione i crocieristi saranno 2,85 milioni. Tale numero di persone che potranno consumare pasti preparati, usando prodotti agroalimentari laziali, da parte di imprese operanti nella ZIs, potrebbe portare ad un fatturato di oltre 171 milioni di euro annui.

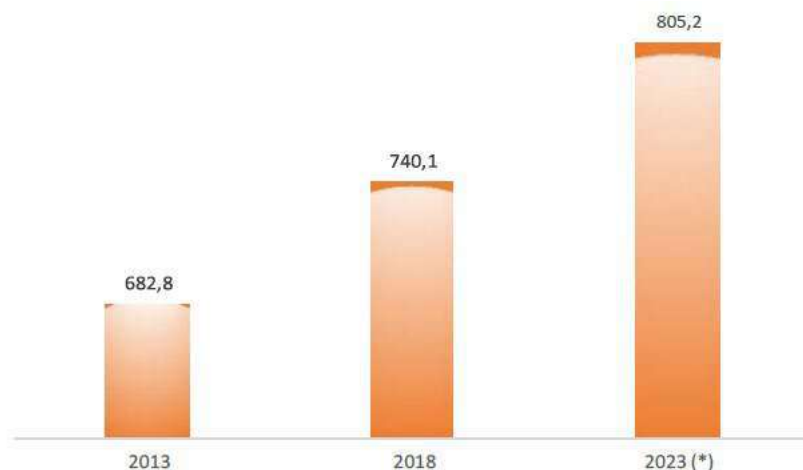
Proiezione al 2022 del fatturato potenziale da vendita di prodotti agroalimentari alle navi da crociera ormeggianti a Civitavecchia (Meuro)



Graf. 27 – elaborazioni Srm su dati ADSP

Con riferimento ai prodotti siderurgici, l'andamento nel quinquennio 2013-2018 (che è stato un quinquennio di recessione e poi di ripresa molto lenta, il che, ovviamente, pesa su un prodotto come quello siderurgico) è stato, in termini di logistica portuale associata allo stabilimento di Ast, positivo. Infatti, la movimentazione è cresciuta dell'1,7% medio annuo e, se continuasse allo stesso ritmo anche in futuro, nel 2023 si raggiungerebbero le 805 milioni di tonnellate di prodotto metallurgico movimentato, l'8,8% in più rispetto al valore attuale.

Andamento fino al 2018 e previsioni al 2023 dei prodotti metallurgici movimentabili dal porto di Civitavecchia



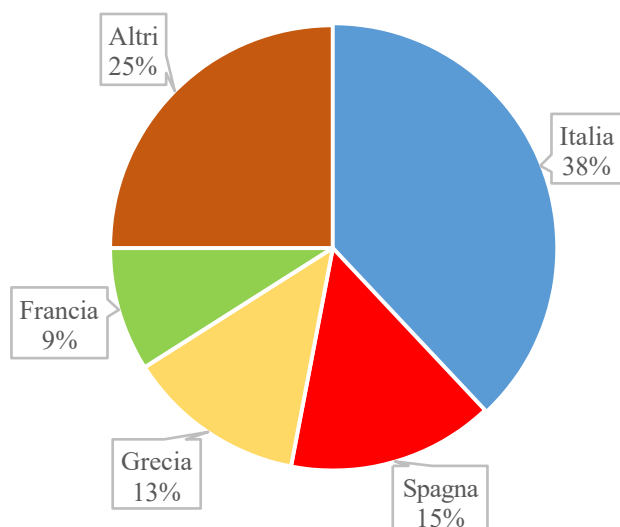
Graf. 28 – elaborazioni Srm su dati Istat

Con riferimento al Ro-Ro, la crescita, a livello dell'intera portualità italiana, è stata la più rapida dell'ultimo triennio (+11%) ben al di sopra dell'incremento totale delle movimentazioni complessive (+0,4%).

Tale performance dipende dalla posizione baricentrica dell'Italia nel Mediterraneo. Il Ro-Ro è una parte importante del traffico in SSS-Short Sea Shipping (navigazione a corto raggio che comprende anche altre modalità di trasporto merci e che indica una nave che viaggia all'interno del bacino del Mediterraneo). Nel Mediterraneo i Paesi Europei fanno viaggiare in SSS oltre 614 milioni di tonnellate di merci e l'Italia è leader

trasportando 230 milioni di tonnellate di merce, il 38% del totale e ha dietro di sé competitor di tutto rispetto come Spagna e Grecia. È evidente la valenza del nostro Paese nel traffico di questo tipo di modalità di trasporto.

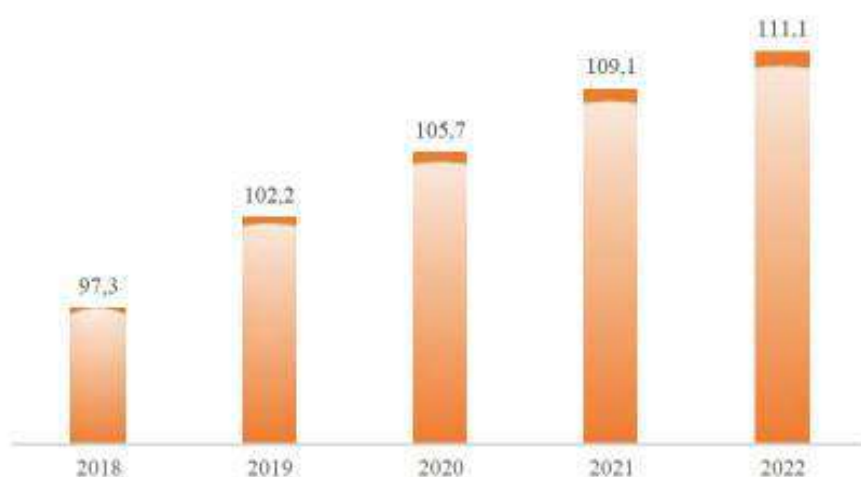
Quote di mercato (in tonnellate) nello short sea mediterraneo, anno 2018



Graf. 29 – elaborazioni Srm su dati Eurostat

Questa modalità sembra - dalle previsioni effettuate come più volte rimarcato prima dell'epidemia Covid-19 - poter continuare anche nel futuro (cfr. Nota 8). Il Ro-Ro è infatti legato strettamente al mercato automotive. In base alle previsioni di Anfia, la produzione mondiale di veicoli crescerà ad un tasso medio annuo del 3,4% fino al 2022, un incremento di quasi 14 milioni di autoveicoli, dei quali l'11% sarà prodotto in Europa ed il 63% nell'area dell'Asia e del Pacifico, il che aumenterà, ovviamente, le esigenze di trasporto. Tale espansione guiderà, quindi, una previsione di incremento del traffico Ro-Ro nel Mediterraneo del 3,3% annuo fino al 2022. Anche il potenziamento delle flotte è coerente con tali stime: dai 580 car carrier del 2007 ai 754 del 2017, peraltro nuove navi molto più capienti, con una dimensione di carico medio per nave che passa, sullo stesso periodo, dalle 4.500 unità equivalenti di veicoli alle 8.500.

Previsioni di produzione di autoveicoli nuovi nel mondo (milioni di unità)



Graf. 30 – elaborazioni Srm su dati Anfia

Così come è evidente che Civitavecchia, il cui porto sta vivendo esattamente la crescita di tale modalità, possa agganciarvisi con profitto. Infatti, Da Civitavecchia partono linee importanti delle Autostrade del Mare, per la Sicilia, la Spagna (in particolare, Barcellona) e la Tunisia. Da Civitavecchia parte anche uno dei servizi Grimaldi Mediterraneo verso il Nord America per il settore car carrier. Il collegamento in questione è di

supporto anche per l'export di Fiat Chrysler Automobiles (Fca).

Il traffico commerciale del porto, nell'ultimo quinquennio sempre intorno a 16 milioni e mezzo di tonnellate, per un terzo è rappresentato dal Ro-Ro, che è la categoria che sta mostrando anche la performance migliore. I prossimi obiettivi potenziali di tale modalità di trasporto sono i porti spagnoli di Valencia ed Algeciras ed il Marocco¹⁰.

Network delle autostrade del mare che fanno capo a Civitavecchia



Fig. 4 - Srm

L'interesse per i prodotti della filiera chimica e della gomma-plastica, dal canto suo, si concentra essenzialmente su due settori specifici di tale filiera, gli unici ad avere performance in export di rilievo: quello farmaceutico, distribuito fra le province di Frosinone, Rieti, Latina e Roma, e quello della produzione di detersivi, saponi, prodotti di pulizia, profumi e cosmetici, imperniato sulla provincia di Roma. Questi due settori costituiscono il primo ed il quarto nella struttura dell'export laziale, e pesano per oltre il 53% sull'export regionale complessivo, mettendo in luce, nei primi sei mesi del 2019, interessanti tassi di crescita a due cifre rispetto al corrispondente periodo del 2018.

In termini di quantità, la farmaceutica muove pochissimo, ma ha un primato assoluto in termini di valori intermediati da e per l'estero. La chimica si colloca in posizione intermedia per quantità e valori, e la gomma e plastica risulta meno rilevante.

Concentrandosi, quindi, solo su farmaceutica e saponi, detersivi e profumi- cosmetici, e sul dato, avente anche valenza previsionale, dell'indice dei nuovi ordinativi (assumendo che i settori in questione, nel Lazio, abbiano una andamento simile a quello nazionale), stante il peso che il Lazio ha nel comparto dei saponi/detersivi/profumi ed in quello farmaceutico nazionale, si nota come essi, trascurando gli andamenti meramente stagionali dei mesi di agosto, tendano, nel 2019, a crescere su livelli superiori a quelli del 2015, con linee di tendenza che sono entrambe crescenti.

Secondo SRM, dunque, applicando le linee di tendenza del grafico, e ipotizzando una relazione lineare fra aumento degli ordinativi ed esportazioni, tali settori potrebbero movimentare, a dicembre 2020, quantitativi di circa il 5% superiori rispetto al dato al dicembre 2019, per la farmaceutica, e di circa il 13% per la chimica.

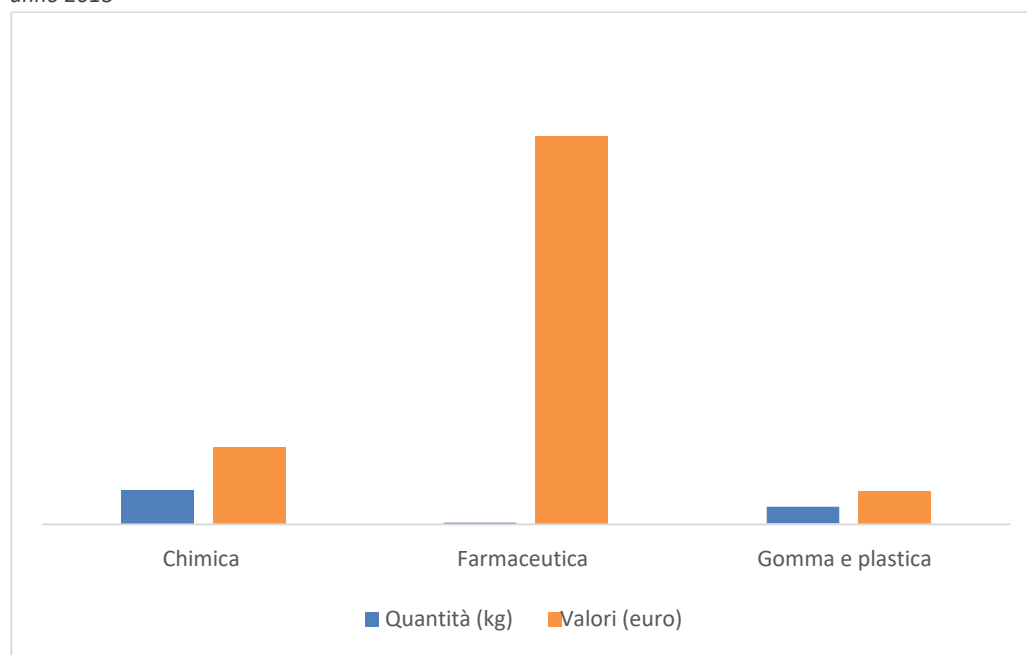
¹⁰ POT 2018-2020 Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centro Settentrionale

Import/export laziale di prodotti farmaceutici e chimici

	2018				I semestre 2019			
	Valore (miliardi)	Posto ranking export regionale	Peso % su totale export regionale	Variaz. % sul 2017	Valore (miliardi)	Posto ranking export regionale	Peso % su totale export regionale	Variaz. % sul I sem. 2018
Prodotti farmaceutici	9,13	1	40,5	-3,5	6,96	1	50,01	64,4
Saponi, detergenti, profumi e cosmetici	0,839	4	3,7	13,8	0,423	4	3,04	12,0

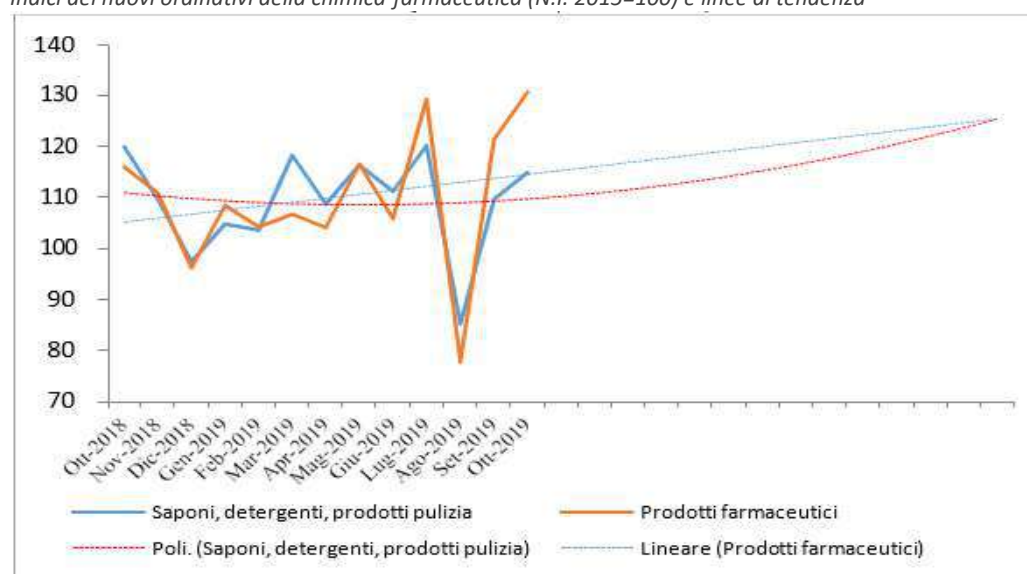
Tab. 6 – elaborazioni Srm su dati Istat

Movimentazione in quantità ed in valore dell'import/export laziale di prodotti chimici, farmaceutici ed in gomma e plastica anno 2018



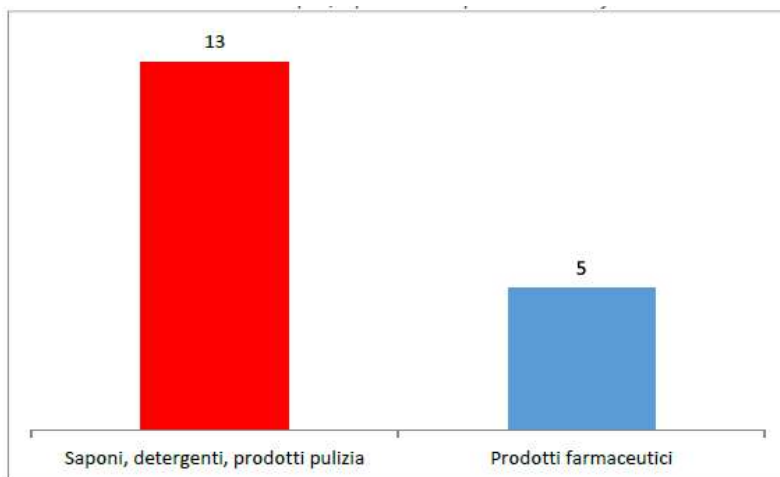
Graf. 31 – elaborazioni Srm su dati Istat

Indici dei nuovi ordinativi della chimica-farmaceutica (N.I. 2015=100) e linee di tendenza



Graf. 32 – elaborazioni Srm su dati Istat

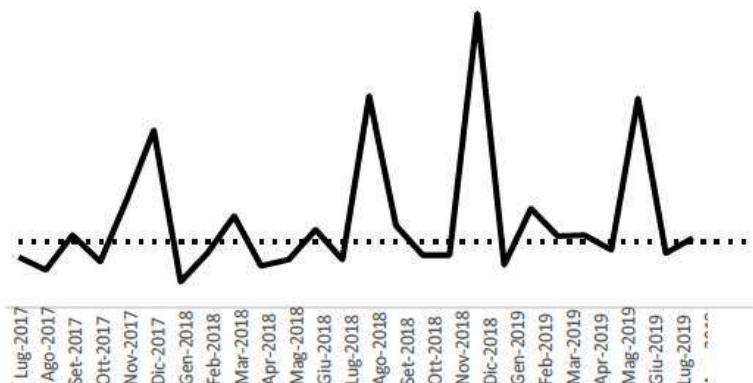
Previsioni di aumento % totale dell'import/export laziale di prodotti chimici e farmaceutici al 2020



Graf. 33 – elaborazioni Srm su dati Istat

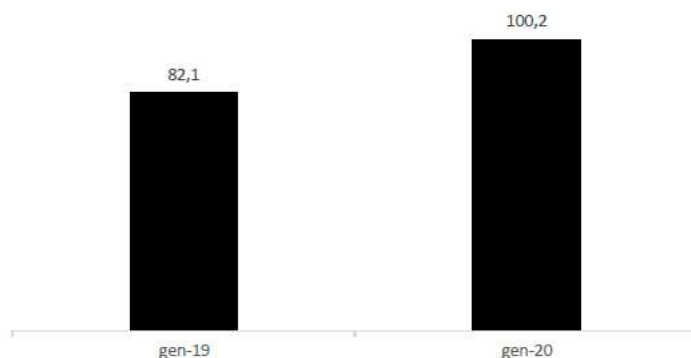
Per finire, i prodotti e le componenti aerospaziali hanno sperimentato, nel primo semestre 2019, un incremento tendenziale del 55% dell'export (fonte Unindustria Lazio). Ciò può costituire, in assenza di dati di maggior dettaglio, una linea di tendenza anche per gli anni a venire, e rappresentare un importante fattore di sviluppo per il traffico container. L'andamento dei nuovi ordinativi, che può considerarsi collegato alla movimentazione marittima, è, in tale settore, in stabilizzazione e lieve crescita dopo un periodo difficile. Secondo SRM, considerando quindi l'andamento nazionale come simile a quello regionale, è possibile inferirne che, con la linea di tendenza evidenziata nel grafico, il comparto crescerà, nel 2020, del 22% circa, con tutto ciò che ne scaturisce in termini di movimentazione marittima.

Andamento mensile degli ordinativi del settore aerospaziale e linea di tendenza (N.I. 2015 = 100)



Graf. 34 – elaborazioni Srm su dati Istat

Previsioni di aumento % totale dell'import/export laziale dell'aerospaziale al 2020 (N.I. 2015 = 100)



Graf. 35 – elaborazioni Srm su dati Istat

LE MODALITÀ DI TRASPORTO MARITTIMO DI MAGGIOR CORRELAZIONE CON LE PROSPETTIVE DELLA ZLS

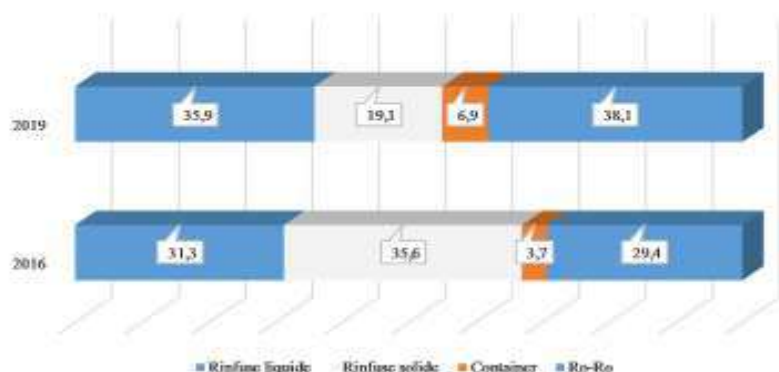
I driver settoriali sopra identificati sono, ovviamente, trasportati via mare con modalità caratteristiche: le rinfuse, solide o liquide, il Ro-Ro, i container. Tipicamente, rispetto ai driver succitati:

- Gli autoveicoli sono trasportati via Ro-Ro;
- I prodotti petroliferi e quelli chimici di base e le relative materie prime, le granaglie ed i cereali, i minerali, ferrosi non ferrosi, la legna non lavorata sono trasportati via rinfusione;
- I componenti industriali (esclusi quelli di grandi dimensioni), i prodotti industriali finiti e le derrate alimentari fresche sono trasportati via container, con queste ultime trasportate in particolari container refrigerati (i reefer).

Il traffico mercantile del network portuale romano (Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino) si articola secondo il seguente grafico. Come è possibile vedere, il traffico di rinfuse solide, come effetto della riduzione dei traffici carboniferi, si contrae in misura molto forte, in termini di incidenza percentuale sul totale, a beneficio di quello via container, il cui peso percentuale, a metà 2019, risulta quasi raddoppiato rispetto al 2016, e per quello Ro-Ro, che però rappresenta da solo più di un terzo del totale delle movimentazioni di merci del network.

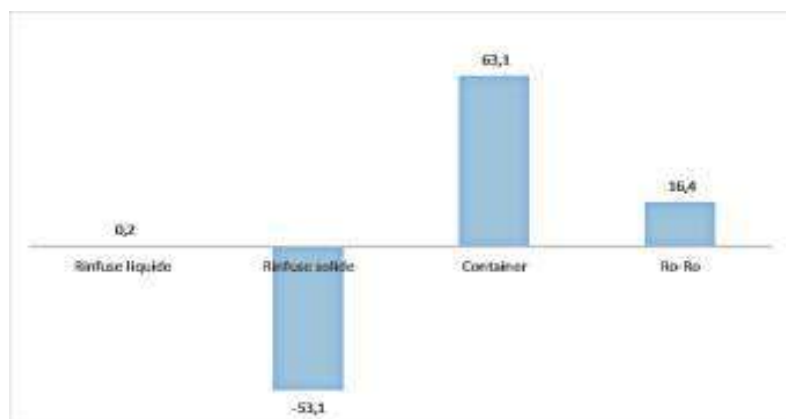
Nel dettaglio, mentre i volumi di traffici di rinfuse liquide, polarizzati da Fiumicino e Gaeta e dipendenti da un fabbisogno energetico del bacino di gravitazione relativamente costante, rimangono sugli stessi livelli fra 2016 e 2019, il traffico container, imperniato su Civitavecchia, cresce del 63,1% e quello Ro-Ro, anch'esso legato a Civitavecchia, del 16,4% sul medesimo periodo. Le rinfuse solide subiscono il calo del fabbisogno carbonifero della centrale Enel di Valdaliga e diminuiscono del 53,1%.

Composizione percentuale del traffico dei porti dell'Autorità Portuale del Tirreno Centro Settentrionale per modalità di trasporto



Graf. 36 – elaborazioni Srm su dati Adsp

Tassi percentuali di variazione della movimentazione per tipologia di trasporto del network dei porti di Roma

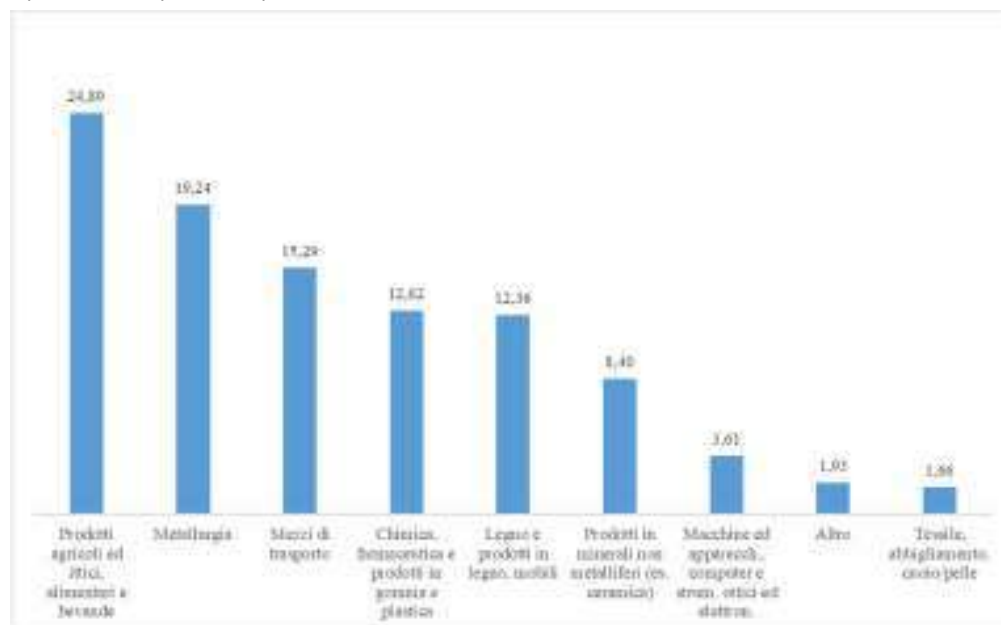


Graf. 37 – elaborazioni Srm su dati Adsp

L'analisi delle tendenze in atto, quindi, porta considerare come ulteriore declinazione dei driver di sviluppo del porto quelli che, principalmente, sono legati alle modalità di trasporto via container e via Ro-Ro, stante il calo del traffico rinfusiero che, basandosi perlopiù sul rifornimento carbonifero della centrale elettrica, è già oggi in calo e, a partire dal 2025, con la prevista riconversione di detta centrale dal carbone al peaker gas, probabilmente cesserà del tutto.

Incrociando i driver primari di settore che sono stati identificati in precedenza con i modi di trasporto giudicati più promettenti (ovvero container e Ro-Ro) si ottiene la seguente ripartizione delle quantità complessivamente intermedie (import + export) nel bacino di gravitazione di Civitavecchia (Lazio + Umbria), per la sola modalità di trasporto marittimo, prendendo a riferimento soltanto le merci tipicamente trasportabili via container e Ro-Ro (e quindi eliminando quelle che si muovono via rinfuse, una modalità che, come si è visto, è in declino).

Ripartizione in quote % di prodotti movimentabili via container o Ro-Ro nel bacino di Civitavecchia nel 2018



N.B. sulla filiera chimica, è stata fatta una stima sui quantitativi movimentabili via container e non via rinfuse

Graf. 38 – elaborazioni Srm su dati Istat

Le merci movimentate dal porto sono dominate dalla filiera agricola ed agroindustriale, da quella metallurgica e da quella automotive. In misura minore, si registrano dati interessanti per la filiera chimica-farmaceutica e della gomma-plastica, per quella del legno-mobile e per quella dei prodotti fabbricati con l'uso di minerali non metalliferi. Gli altri driver settoriali movimentano quantitativi trascurabili, tali da non risultare di specifico interesse per l'analisi.

UN CONFRONTO CON I PORTI COMPETITOR

Volendo dare uno sguardo ai due principali concorrenti per il Ro-Ro ed il traffico container, ovvero Livorno e Napoli, si vede che, rispetto a questi due scali, e con riferimento a detti modi di trasporto marittimo, Civitavecchia si è ritagliato il classico ruolo di un concorrente emergente: ha infatti ancora volumi di traffico modesti, ma è in rapida crescita sia sul Ro-Ro che sul traffico container, contando di attirare i crescenti traffici sul versante tirrenico.

In questi termini, quindi, secondo le analisi di SRM Civitavecchia si porrebbe nelle condizioni di poter, in prospettiva, "rubare" traffici a tali due scali, accrescendo verso la Toscana meridionale e la Campania settentrionale il suo bacino di gravitazione. Ciò è probabilmente meno vero per Livorno, perlomeno sul versante dei container, poiché detto posto si sta attrezzando con un grande investimento, la Darsena Europa, per attrarre navi portacontainer Post Panamax, però, a parità di progettualità infrastrutturale, Civitavecchia

si sta ritagliando un ruolo di fornitore della città capitale cui Livorno, per un gap infrastrutturale di collegamento con Roma (assenza di una autostrada diretta e dell'alta velocità ferroviaria sulla linea tirrenica) non può aspirare. Detta in altri termini, rispetto ai porti concorrenti, Civitavecchia gode di un mercato captive, quello romano e più in generale quello laziale ed umbro, che vale, in termini di import ed export potenziale di merci veicolabili via Ro-ro e container, qualcosa come 5,6 milioni di tonnellate (dati al 2018).

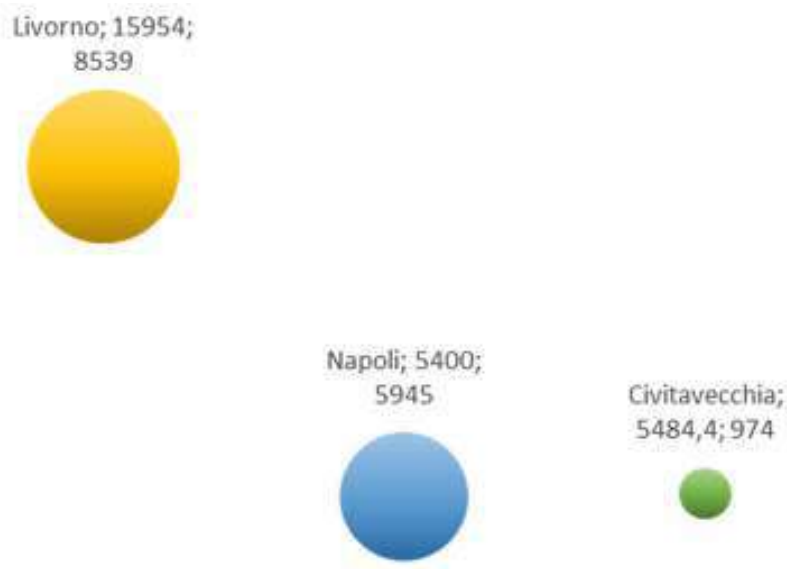
Il solo mercato dei container, da solo, potrebbe movimentare 4,6 milioni di tonnellate, ben al di sopra del milione di tonnellate movimentato lo scorso anno, soltanto volendo sfruttare il mercato captive di Roma e quello, più ampio, dell'attuale bacino di gravitazione del porto, che, come detto, si estende su tutto il Lazio e parte dell'Umbria.

Andamento del traffico Ro-Ro e container nei porti di Livorno, Civitavecchia e Napoli fra 2016 e 2018

	Ro-Ro		Container	
	Var. % 18/16	Var. assoluta (migliaia di tonn)	Var. % 18/16	Var. assoluta (migliaia di tonn)
Livorno	28,5	3.541,00	-7,1	-657,0
Napoli	-8,7	-512,2	20,7	99,9
Civitavecchia	14,8	705,7	58,4	359,00

Tab. 7 – elaborazioni Srm su dati Adsp

Dimensioni assolute, in milioni di tonnellate, del traffico Ro-Ro (prima cifra) e container (seconda cifra) nei porti di Livorno, Civitavecchia e Napoli nel 2018



Graf. 39 – elaborazioni Srm su dati Adsp

I DRIVER SECONDARI: AREE APEA COME DA DELIBERA DELLA REGIONE LAZIO DI AVVIO DELLA ZLS DELL'OTTOBRE 2018, ATTREZZAGGIO DEI TERMINAL PORTUALI PER BUNKERAGGIO DA CARBURANTI ALTERNATIVI E CANTIERISTICA DA DISMISSIONE

La presenza di una Zls può attrarre, tramite le dotazioni infrastrutturali e le agevolazioni amministrative e fiscali che verranno nel prosieguo dettagliate, attività di bunkeraggio di carburanti alternativi, in particolare Gnl, per nuove navi a basso impatto ambientale. Tale prospettiva di tipo ambientalistico assume particolare

valore per la istituenda ZIs di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, in quanto la Delibera della Regione Lazio dell'ottobre 2018, che avvia l'iter amministrativo per la costituzione della ZIs, prevede che le attività imprenditoriali svolte all'interno della ZLS stessa curino la riduzione degli impatti ambientali dei sistemi produttivi, anche attraverso una strategia per la sostenibilità delle attività imprenditoriali, la promozione dell'eco-innovazione nelle infrastrutture, nei prodotti, nei processi produttivi, nonché nei servizi, secondo le "Linee guida APEA" stabilite dalla Regione Lazio di cui alla DGR 14 luglio 2015 n.349.

Con D.G.R. n.45 dell'11 febbraio 2020, la Regione Lazio ha modificato ed innovato la precedente D.G.R. 349/2015. In particolare, si provvede a:

- ridefinire nella misura del 10% (dal precedente 20%) la soglia relativa alla misura percentuale del totale generato dall'unità che fornisce la risorsa, valutato in valore quantitativo usuale di contabilizzazione (ad es. kg per i sottoprodotti; kWh per l'energia; lt. per i reflui);
- ridefinire in un mese (dai precedenti due mesi) il termine utile per la sottoscrizione del regolamento APEA, decorrente dal perfezionamento della registrazione.

Si definisce area "APEA" un'area destinata ad attività produttiva industriale, artigianale, commerciale, agricola e alle ulteriori attività previste dall'articolo 1, comma 1, lettera i), del DPR 160/2010, anche in forma mista, caratterizzata dalla gestione integrata di infrastrutture, servizi centralizzati e risorse atti a garantire gli obiettivi di sostenibilità ambientale ed economica dello sviluppo locale e aumentare la competitività delle imprese insediate.

Le APEA, da un punto di vista territoriale, possono avere carattere puntuale o diffuso. Nel primo caso, la sede operativa dei Soggetti costituenti risulta ubicata in uno specifico e circoscrivibile ambito localizzativo; nel secondo caso, più interessante ai fini della ZLS, i Soggetti costituenti possono essere ubicati anche in ambiti territoriali non contigui, ma devono comunque dimostrare di mettere in atto idonei programmi ed azioni finalizzate a conseguire gli obiettivi ambientali previsti dalle Linee-guida regionali.

Fondamentale innovazione introdotta nelle APEA è la figura del Comitato di Coordinamento, composto da un rappresentante di ciascun soggetto costituente e presieduto da uno di essi secondo quanto stabilito dal regolamento. Il Presidente del Comitato di coordinamento è anche l'interfaccia referente per la Regione Lazio. **In particolare, Adsp, i Comuni con aree ricadenti dentro l'istituenda ZIs, eventualmente il Consorzio Industriale Unico del Lazio, possono andare a costituire i "soggetti costituenti" dell'APEA, redigendo il progetto (il c.d. "documento APEA") che, in coordinamento con il Piano di Sviluppo Strategico della ZLS, converte in aree APEA le aree per insediamenti produttivi che saranno incluse nella futura ZLS stessa.**

Il Comitato di coordinamento dell'APEA può, tra l'altro, formulare proposte di progetti e programmi per lo sviluppo sostenibile dell'area e dei Soggetti costituenti, per il potenziamento dell'impiantistica e delle infrastrutture dell'area, al fine di migliorare le azioni finalizzate alla realizzazione degli obiettivi dell'APEA (ad es. incremento delle quantità e tipologie di sottoprodotti, energia, reflui, servizi e capacità ceduti/trasferiti, per lo sviluppo di iniziative per il risparmio energetico, l'eco-efficienza e l'eco-innovazione, per il marketing territoriale e l'attrazione di investimenti) andando a costituire, quindi, una vera e propria agenzia di sviluppo locale.

Le imprese insediate nell'APEA possono usufruire di impianti ed infrastrutture comuni ed all'avanguardia per il trattamento e smaltimento di reflui, emissioni e rifiuti industriali, con notevoli risparmi dei costi di investimento e di gestione, ed usufruire di semplificazioni amministrative relativamente a:

- procedimenti autorizzativi,
- unificazione delle autorizzazioni,
- procedure per il rilascio ed il rinnovo dell'autorizzazione unica ambientale e dell'autorizzazione integrata ambientale,
- semplificazione nella valutazione dei progetti,
- limiti e scadenze previsti nelle autorizzazioni,
- modalità e frequenze dei controlli periodici da parte delle Autorità Competenti.

Rimanendo in ambito portuale ed ambientale, in base al d.lgs. 257/2016, L'Italia deve assicurare la realizzazione, entro il 31 dicembre 2025, nei porti marittimi, di una rete di punti di rifornimento per il GNL per consentire la circolazione di navi adibite alla navigazione interna o marittima alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T. Sulla base di previsioni di Ecba Project (2013)¹¹, gli investimenti in Italia associati agli

¹¹ Cfr. <https://www.qualenergia.it/articoli/20130930-gnl-marittimo-carburanti-per-navi-opportunita-per-Italia/>

obblighi di infrastrutturazione nei porti, previsti dal d. lgs. evidenziato, sono **compresi fra 700-1100 milioni di euro**, a seconda della possibilità o meno di adeguare i terminal di importazione esistenti evitando depositi di stoccaggio in alcuni porti, **suddivisi fra infrastrutture di stoccaggio e distribuzione (400-600 milioni) e investimenti per la costruzione di bittoline e navi di bunkeraggio del GNL (300-500).**

La fetta di investimenti infrastrutturali per stoccaggio e distribuzione di Gnl a navi di nuova generazione catturabile da Civitavecchia può essere rilevante, facendo dello scalo uno dei primi in Italia a dotarsi di tale possibilità di attrarre le navi con motori a basso impatto ambientale.

Con riferimento alla cantieristica da dismissione, in media una nave mercantile ha una vita utile di trent'anni, prima di essere rottamata. I dati del rapporto 2016 della ONG "Shipbreaking platform" ci rivelano così che ogni anno circa mille navi raggiungono la fine del loro ciclo di vita e vengono smantellate per recuperare l'acciaio e altri materiali. Il business della rottamazione non è solo relegato alla rivendita dell'acciaio, ma alla rigenerazione delle varie parti delle navi come motori, generatori, apparecchiature elettriche, ecc. C'è la crisi della domanda, che rende eccessiva l'offerta di stiva sulle navi, e c'è il gigantismo, che fa invecchiare prima del tempo i mercantili e induce gli armatori a liberarsi di quelli che diventano rapidamente troppi piccoli.

Il modello dello smantellamento del Costa Concordia, effettuato a Genova, è illuminante. Affidata nel luglio del 2014 alle cure del consorzio Ship Recycling, formato da Saipem e Cantieri San Giorgio del Porto, che prima l'hanno alleggerita di tutto il materiale non ferroso nel porto di Pra', poi l'hanno spostata nello scalo vecchio, a Sampierdarena, togliendo un ponte dopo l'altro e finendo il lavoro dentro a un bacino di carenaggio. Una commessa da 100 milioni di dollari, 350 persone impegnate per quasi tre anni, un milione di ore di lavoro per cancellare per sempre la nave. Alla fine, il ferro è stato venduto alle acciaierie e, fuso, è tornato a una nuova vita e gran parte degli altri materiali è stata riciclata, per quasi il novanta per cento di tutto ciò che componeva la Concordia.

Tale grande business è legato ad una autorizzazione specifica da parte dell'Unione europea, che verifica preventivamente le condizioni di sicurezza e di rispetto ambientale del cantiere di demolizione. Per ora, solo i Cantieri San Giorgio di Genova sono autorizzati, ma il porto di Piombino, ad esempio, si sta attrezzando per partire con tale attività, non appena riceverà l'autorizzazione, tramite l'affidamento alla Piombino Industrie Marittime, società composta dal cantiere genovese San Giorgio del Porto, leader in Europa e punto di riferimento a livello mondiale nelle riparazioni e trasformazioni navali così come in progetti di nuove costruzioni, e dalla livornese Fratelli Neri, impegnata da oltre cento anni in attività di salvataggio, rimorchio navale, difesa ambientale e terminalismo portuale. Con un investimento della Regione di circa 110 milioni, Pim disporrà di uno spazio di 103.000 mq, e di una banchina specifica, per avviare un progetto di smantellamento di navi civili e militari dismesse, con prospettive occupazionali, a regime, per circa 200 lavoratori.

Con la Zls, Civitavecchia potrebbe porsi come polo alternativo, fornendo incentivazioni amministrative di altro tipo ad imprese che vogliano avviare tale business.

CONCLUSIONE DELL'ANALISI: DAI DRIVER POTENZIALI A QUELLI CHE EFFETTIVAMENTE SI PROPONGONO PER CIVITAVECCHIA

Da tutta l'analisi precedentemente sviluppata da SRM, si ritiene di poter scartare i seguenti driver potenziali precedentemente individuati, poco rilevanti:

- a) Ceramiche ed altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi, poco incidenti sull'interscambio marittimo di Civitavecchia, sia in quantità sia in valore;
- b) Prodotti in gomma e plastica, che, dalle proiezioni effettuate, non sembrano avere margini di crescita rilevanti nel prossimo futuro;
- c) Carbone per la centrale di Valdaliga, che potrebbe, nel prossimo futuro, essere riconvertita ad altro tipo di combustibile (gas).

Questi sono, quindi, in definitiva, i driver effettivi, primari e secondari, che l'analisi di SRM propone, con le relative modalità di trasporto marittimo.

La proposta dei driver settoriali per la ZIs di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino

La proposta dei driver settoriali per la ZIs di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino

Modalità di trasporto	Driver primari	Driver secondari
Ro-Ro	Movimentazione autoveicoli nuovi	
Container	Prodotti agroalimentari refrigerati in ~~reefer~~	
	Prodotti chimici (saponi, detersivi, profumi)	
	Prodotti farmaceutici	
	Componentistica per l'industria aerospaziale	
Rinfuse secche	Coke e minerale ferroso	Servizi logistici intermodali, di magazzinaggio, di spedizione, assicurazioni navali
	Prodotti siderurgici finiti	Light manufacturing, packaging, ~~labelling~~ , groupage, riparazione e trattamenti speciali prodotti in temporanea sosta nell'area doganale
		Cantieristica da dismissione
		~~Bunkeraggio~~ e servizi per navi a carburante alternativo (~~Gnl~~)
		Servizi alle imprese insediate nella ZIs (Tlc, mense, banche, ecc.)
		Fornitura di prodotti alimentari tipici alle navi da crociera in sosta
Rinfuse liquide		Prodotti petroliferi raffinati

Tab. 8 – elaborazioni Srm

3.4 Gli assetti e le strategie di sviluppo strutturale dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta¹²

CIVITAVECCHIA

Da un punto di vista infrastrutturale, il porto di Civitavecchia mira a portare avanti, entro i prossimi anni, il completamento delle opere necessarie a colmare i gap ancora oggi presenti soprattutto sotto il profilo dei collegamenti tra il porto e il sistema viario locale ed autostradale e dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio. Attualmente è in corso la realizzazione di un intervento rientrante nel progetto denominato “BClink”, che gode di un importante contributo della Commissione europea e di un co-finanziamento della BEI (l’AdSP di Civitavecchia insieme all’Autorità portuale di Barcellona è stata infatti aggiudicataria di un importante bando europeo CEF che richiedeva anche la presenza di un finanziamento della BEI), di fondamentale importanza per rispondere all’aumento e all’ulteriore **sviluppo del traffico Ro/Ro e Ro/Pax non solo sulla “rotta” Civitavecchia-Barcellona**, sempre più competitiva, anche in ragione dei vantaggi di carattere ambientale, ma anche, in virtù dell’attività di promozione che l’Authority sta portando avanti sulle potenziali nuove linee marittime con il nord Africa.

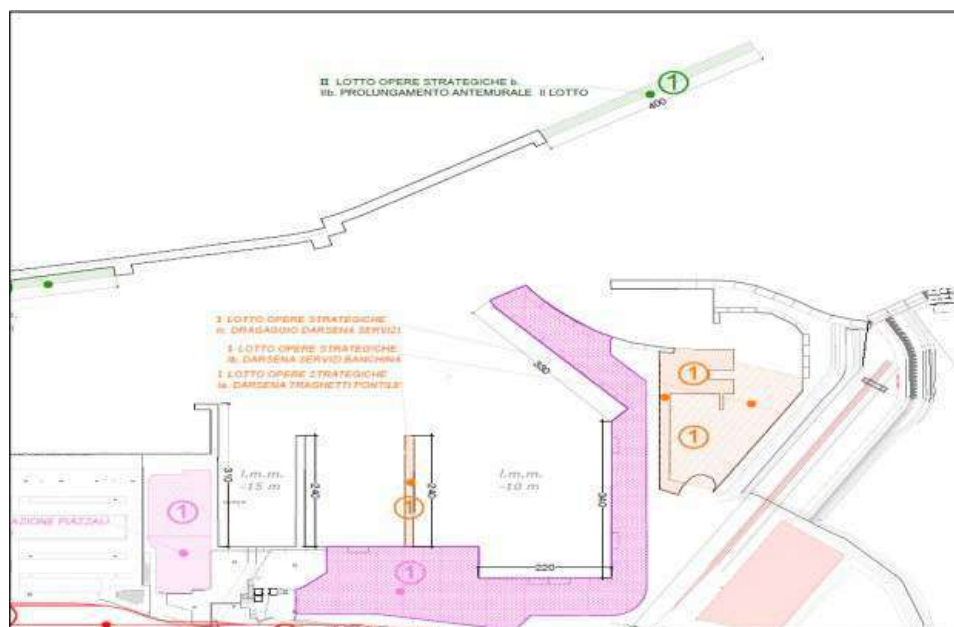
L'opera si concretizza **nella realizzazione di un nuovo pontile (parallelo ad uno già esistente) della lunghezza di circa 240 m** ed avente larghezza di circa 15 m, su di una batimetrica di -10,00 m l.m.m., destinato all'attracco, ambo i lati, di navi dotate di rampa di carico poppiera o laterale per l'accesso di mezzi pesanti,

¹² Capitolo a cura dell’AdSP

autovetture e passeggeri. Le dimensioni del pontile e dell'antistante bacino d'evoluzione sono tali da poter ospitare, con gli adeguati margini di sicurezza, le navi di ultima generazione che raggiungono ormai lunghezze di circa 220 m e oltre. L'infrastruttura marittima, costituita da un impalcato composto da travi prefabbricate in cemento armato appoggiate su un pulvino sostenuto da pali di grosso diametro, sarà inoltre dotata di tutti gli arredi (bitte, parabordi di linea e d'angolo, anelloni, paraspigoli, etc.) atti a permettere l'immediata entrata in esercizio dell'opera, i cui tempi di realizzazione sono stimati in 12 mesi.

Grazie a "BClick" è stata riconosciuta l'importanza delle Autostrade del Mare che partono e giungono a Civitavecchia, permettendo un ulteriore rafforzamento del corridoio intermodale tra il porto di Civitavecchia e il porto di Barcellona con benefici non solo in termini di traffici, ma anche in termini di sicurezza e sotto il profilo ambientale.

Con la realizzazione di questo secondo pontile (che sarà operativo entro l'inizio 2021) e la prossima urbanizzazione delle aree a tergo, verrà completata la **nuova darsena traghetti (con ulteriori nuovi 5 accosti)** incrementando la possibilità di attracco per nuove unità navali: In tal modo il porto di Civitavecchia assumerà a vero e proprio polo dei segmenti Ro-Ro e Ro-Pax (principalmente collegamenti di linea con Tunisi e Barcellona) dell'Italia Centrale, confermando lo sviluppo dell'intermodalità nel segmento delle Autostrade del Mare.



Un altro settore dove si registrano consistenti investimenti è quello relativo ai collegamenti ferroviari a servizio del Porto, che ha visto l'AdSP condurre uno studio che ha trattato in modo unitario ed organico sia l'assetto interno all'ambito portuale sia quello posto immediatamente al di fuori (ultimo miglio e penultimo miglio).

L'analisi ha riguardato sia la geometria che le modalità di connessione alle linee ferroviarie nazionali e locali, dando origine ad un sistema logistico integrato tra le diverse modalità di trasporto di merci e passeggeri (nave, ferro e gomma) coerentemente alla zonizzazione portuale.

L'obiettivo generale dello studio è stato quello di separare i traffici merci da quelli passeggeri, razionalizzando, così, tutto l'asset ferroviario interno portuale e aumentando la sicurezza nella tratta di collegamento con la Stazione di Civitavecchia, al fine di poter potenziare la capacità operativa in termini sia di traffico merci che passeggeri.

Definito propedeuticamente il quadro funzionale e prestazionale di riferimento, mediante il Piano Direttore della rete ferroviaria nel suo complesso (Progetto sviluppato da Italferr e cofinanziato dall'UE per il 50% a fondo perduto), sia relativamente al futuro assetto all'interno del porto, sia relativamente alle sue connessioni con le reti esterne (nazionale e locale), si è passati ad individuare e sviluppare progettualmente una sua possibile articolazione temporale.

Tenuto, poi, conto sia delle esigenze che delle risorse finanziarie reperibili nel breve-medio termine,

privilegiando i temi quali la messa in sicurezza dell'asset ferroviario, la necessità di fluidificazione e velocizzazione delle operazioni di manovra, la necessità di incremento delle capacità dei moduli e delle potenzialità di impianto, l'adeguamento dell'infrastruttura alle esigenze strutturali connesse ai nuovi traffici, sono stati ulteriormente enucleati e sviluppati gli interventi ritenuti prioritari, che sono risultati essere:

- 1) Messa in sicurezza del binario di collegamento tra l'infrastruttura ferroviaria portuale e la Stazione di Civitavecchia Centrale, mediante l'applicazione degli attuali standards tecnologici previsti dall'ANSF.
- 2) Realizzazione di una fermata passeggeri in ambito portuale (area Privilege al km 4,500).
- 3) Ristrutturazione dell'assetto del fascio ferroviario esistente;
- 4) Collegamento tra la linea di raccordo alla stazione di Civitavecchia Centrale, il nuovo fascio operativo ed i terminali operativi conterminati dalle banchine 24, 25 e 26 (Terminal Container e Terminal Auto) ed ottimizzazione geometrica della deviazione per le banchine 23 e 24 (Terminal del Ferro Cromo, banchina multi-purpose) finalizzata alla mitigazione della relativa interferenza con la viabilità su gomma ed a garantire le manovre a treno completo.

Dei quattro step operativi sopra individuati, si è giunti ad uno stato di avanzamento come sotto meglio specificato:

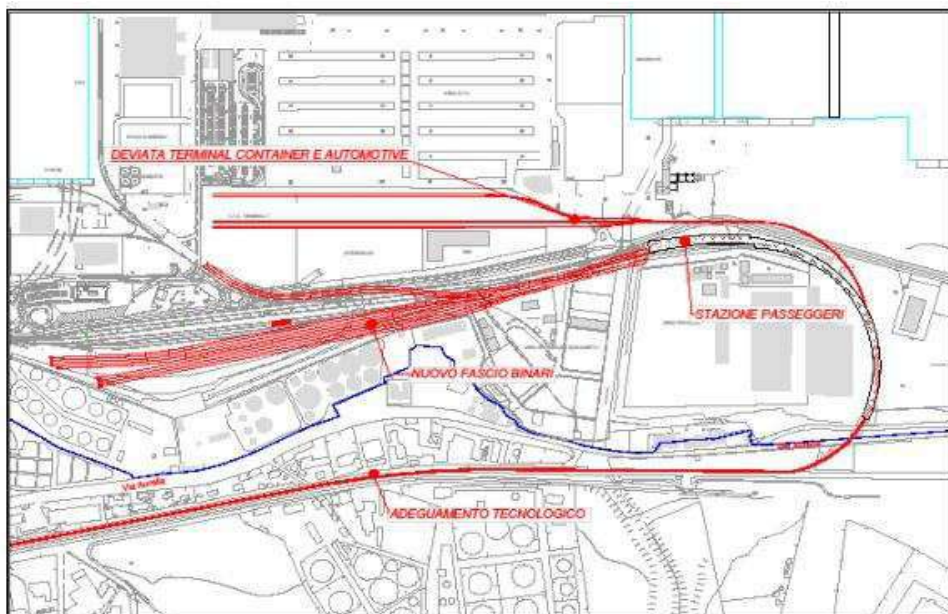
- i primi due sono già stati sviluppati, di concerto con R.F.I., a livello di progettazione definitiva ed è stato richiesto per gli stessi il finanziamento al MIT di 9,2 M€ a valere sui fondi di cui all'art. 18-bis della Legge 84/94 e s.m.i., ai sensi del
- D.L. 145 del 23/12/2013, convertito con modificazioni dalla legge 21/02/2014, n.9 - articolo 13. A tale proposito si segnala che il Progetto definitivo è stato già sottoposto al CTA del Provveditorato che ha emesso parere favorevole in data 19/05/2020;
- i restanti due step sono attualmente oggetto di una gara di appalto (avviata già dallo scorso mese di dicembre 2019) per l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva, il cui finanziamento è previsto:
- in parte con "Contributo della Regione Lazio" (ai sensi dell'art. 17, comma 46 della Legge Regionale n. 9/2017), per un importo di € 300.000,00, 00 sul capitolo D22504 del bilancio regionale es. fin. 2018;
 - per la restante parte, dalla Commissione Europea, che, con votazione del 27.09.2019 da parte del 18° Comitato CEF in merito agli esiti del Bando CEF Transport 2019, ha cofinanziato il progetto denominato "Fast Track to the sea. Implementing the upgrade of the last mile rail connections port of Civitavecchia" – 2019-IT-TA-0034-M per un importo di € 3.872.144,00, sui circa 18M€ totali dell'opera.

Dei 4 interventi sopra citati, i primi due saranno inseriti all'interno dell'accordo "Sviluppo e Sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria nel Porto di Civitavecchia", già trasmesso in bozza al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e preventivamente condiviso con la società R.F.I. e la Regione Lazio.

Detto accordo, oltre a disciplinare i reciproci impegni assunti dagli Enti sottoscrittori, prevede una divisione in fasi temporale degli interventi in linea con il più ampio sviluppo dell'accessibilità ferroviaria in porto.

Il progetto definitivo, denominato "Fermata Civitavecchia Porto", sviluppato da

R.F.I. con il supporto dell'Autorità di Sistema Portuale, è stato, come sopra detto, sottoposto all'esame del CTA, il quale ha espresso parere favorevole con prescrizioni in data 19.05.2020. La successiva fase progettuale e, quindi, la realizzazione dell'opera potranno essere attuate, previo stanziamento del finanziamento da parte del CIPE, immediatamente dopo la sottoscrizione del citato accordo.



E' bene, altresì, evidenziare che l'accordo di cui sopra, in linea con quanto definito dall'*Accordo Quadro tra Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Agenzia Nazionale Sicurezza delle Ferrovie, Assoporti, Rete Ferroviaria Italiana e ASSTRA per lo sviluppo e sicurezza delle infrastrutture ferroviarie di collegamento con i porti*, permetterà da un lato di conformare gli standard di sicurezza della circolazione ferroviaria sulla tratta di collegamento portuale a quelli dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, migliorando l'integrazione delle stesse infrastrutture e dall'altro di procedere definitivamente al riordino dei rapporti giuridico-amministrativi tra R.F.I. e l'Autorità di Sistema Portuale.

A completare l'attuazione del complessivo progetto di ultimo miglio ferroviario del porto di Civitavecchia, al fine di ottimizzare il numero di manovre da eseguire per l'invio dei materiali all'Interporto di Civitavecchia, è stata altresì progettata una nuova bretella di raccordo (lunetta) che si stacca dal binario di collegamento tra il Porto e la stazione di Civitavecchia a circa 1,5 km dal fascio operativo portuale, per allacciarsi alla linea Civitavecchia-Orte in prossimità del raccordo DE.CAR.

Il ripristino del collegamento ferroviario con l'interporto è di estrema importanza perché assicurerebbe contemporaneamente anche un collegamento ferroviario con lo scalo merci di Santa Palomba (Stazione Pomezia-Santa Palomba, linea Roma-Formia-Napoli, n.d.r.) e con gli interporti del Nord Italia che hanno già espresso interesse a cooperare per lo sviluppo su questo asse, come l'Interporto di Verona.

La lunetta ha uno sviluppo di circa 1,5 km. L'adozione della lunetta permetterà un risparmio sui tempi di manovra primaria (spostamento da posto di servizio a posto di servizio) e l'eliminazione della necessità di una manovra secondaria (inversione della trazione in stazione di Civitavecchia).

Oltre a quanto precedentemente descritto, è di fondamentale importanza per assicurare una efficace connessione del porto con la rete viaria locale ed autostradale (A12) la realizzazione del progetto sulla viabilità principale e rampe nord (Il lotto Opere strategiche) nel porto Civitavecchia (il cui costo è di circa 69 milioni di euro).

In particolare, il progetto relativo alla viabilità principale e rampe nord, che presenta già una progettazione definitiva del I stralcio, è oggetto di intervento da parte della Legge Obiettivo.

Si tratta di un'importante opera per il potenziamento della viabilità interna portuale e dei collegamenti di ultimo miglio stradale. Grazie a questo intervento, sarà possibile, infatti, eliminare definitivamente eventuali interferenze con i raccordi interni ferroviari e collegare gli ambiti attualmente separati dalla viabilità principale, con relativo aumento della permeabilità tra aree, aumentando sensibilmente la competitività del porto.

L'intervento prevede la realizzazione al Varco Nord, che è oggi al servizio dei mezzi commerciali, di una complanare di servizio composta da corsie dedicate rispettivamente allo scorrimento, alle manovre di immissione e diversione ed all'accumulo di mezzi presso gli ingressi ai parcheggi dinamici asserviti ai diversi imbarchi, rappresentando il necessario e naturale completamento delle opere marittime realizzate e

recentemente ultimate nell'ambito del I Lotto delle Opere Strategiche.

A completare il quadro infrastrutturale, è opportuno menzionare che si sta, infine, discutendo con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti circa altri possibili contributi atti a finanziare nuove opere strategiche nel porto di Civitavecchia.

In particolare, vale la pena menzionare:

- prolungamento dell'antemurale: trattasi di un progetto fondamentale per la sicurezza nella navigazione all'imboccatura del porto di Civitavecchia (come anche sottolineato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici) e per l'operatività della nuova Darsena Servizi.
Il costo di tale progetto è stato stimato in 87 milioni di euro ma è in corso una project review che dovrebbe portare ad una riduzione del costo del progetto;
- approfondimento dei fondali dell'ambito commerciale del porto di Civitavecchia consentendo, così, alle navi commerciali più grandi di poter accostare in tale scalo (costo stimato: 2.650.000 euro).

IL NUOVO PORTO COMMERCIALE DI FIUMICINO

La realizzazione del nuovo porto commerciale di Fiumicino consentirà alla città di Roma di riavere dopo circa 1200 anni il proprio porto (insieme naturalmente al Porto di Civitavecchia). Il porto di Fiumicino rievoca, infatti, l'antico porto romano (*Portus*), il cui esagono è ancora oggi preservato, costruito nel 112 d.C. dell'imperatore Traiano. *Portus* faceva parte di un sistema portuale ben più ampio che abbracciava, insieme al porto di Civitavecchia (*Centumcellae*), diversi porti del Mediterraneo, quali in particolare Ancona, Tarragona, Alessandria. Il nuovo porto commerciale di Fiumicino consentirà inoltre di ricreare un collegamento fluviale con la capitale, che seppur con alcuni interruzioni, non ha mai cessato di funzionare fino al primo dopoguerra.

Il progetto del porto commerciale di Fiumicino trova innanzitutto la sua base nel Piano Regolatore Portuale che ha ottenuto favorevole Valutazione di Impatto Ambientale il 16.02.2010 (Decreto Interministeriale MATTM/MIBAC DVA/DEC/2010/7) ed è stato approvato dalla Regione Lazio con Deliberazione n. 358 del 13.07.2012.

Nel 2018 il PRP è stato oggetto di un Adeguamento Tecnico Funzionale (il primo in assoluto dopo la riforma della legge 84/94), approvato dalla Regione Lazio con Determinazione n. G10722 del 03.09.2018, che ha migliorato l'assetto funzionale del futuro porto.

Il progetto è suddiviso in due lotti ma già con la realizzazione del I lotto (il cui costo è stimato intorno a in circa 251 Milioni di Euro) il porto prenderebbe forma grazie alla realizzazione delle dighe foranee di protezione con due moli all'interno dei quali, mediante opere di imbonimento a mare, verranno create banchine e piazzali per il ricovero pescherecci e il mercato ittico e la creazione di opere infrastrutturali per ospitare la cantieristica navale oltre che i servizi tecnici-nautici e anche delle Forze dell'ordine (Capitaneria di Porto e Guardia di Finanza). Inoltre, sarà realizzata una darsena per l'attracco delle navi crociera (con una banchina di lunghezza superiore ai 700 metri) e sarà consentito l'ormeggio dei battelli destinati al traffico fluviale passeggeri che giungerà nel cuore di Roma sino a Porta Portese (ex banchina dell'arsenale pontificio di S. Michele a Ripa). Sempre con il I lotto verranno assicurati fondali sufficienti in relazione alle attività previste e spazi di manovra delle navi con un bacino di rotazione di 500 metri di diametro.

A livello tecnico-amministrativo il progetto definitivo del I lotto ha ottenuto nel 2019 il parere favorevole con prescrizioni da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (con voto dell'Assemblea Generale n. 71/2018). Si evidenzia altresì che il progetto del I lotto del "Nuovo Porto commerciale di Fiumicino", è stato inserito nell'allegato al DEF 2018 tra gli "Interventi prioritari in Project Review - Modalità: porti" (Tabella Pag. 95 – Punto 9 "Aumento selettivo della capacità portuale") e pertanto risulta ricompreso, per l'importanza e utilità delle opere in questione, tra quelli prioritari per lo sviluppo del Paese.

Il I lotto è suddiviso in 2 stralci funzionali, di cui il primo ha un costo di realizzazione pari a circa € 30.000.000,00, la cui progettazione esecutiva è in avanzato stato di elaborazione. L'opera potrebbe pertanto essere cantierabile entro il corrente anno e quindi si potrà procedere con il relativo bando per l'aggiudicazione dei lavori¹³.

¹³ La suddetta progettazione, per un importo di € 359.633,44, è stata avviata in data 11.02.2020, a seguito dell'ottenimento di un cofinanziamento pari ad € 300.000,00 da parte della Regione Lazio e dell'ottenimento dei contributi relativi al "Fondo per la progettazione delle infrastrutture ed insediamenti prioritari", ex art. 202 del D.lgs 50/16, che sono destinati alla progettazione della suddetta opera per €

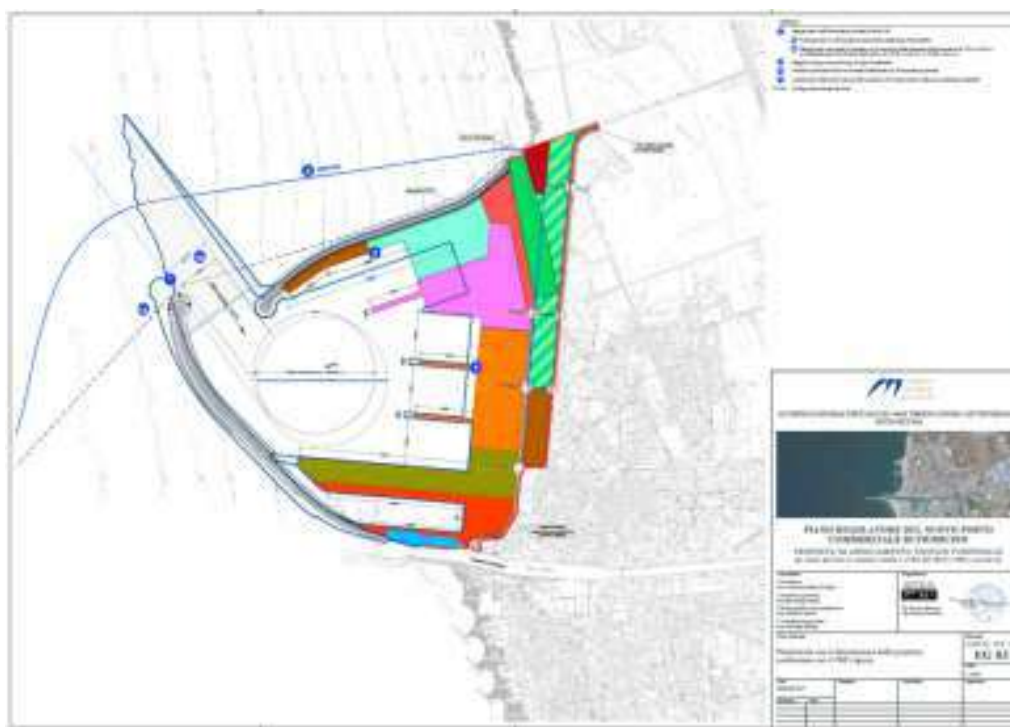
Il I stralcio in questione prevede la realizzazione della Darsena Pescherecci e delle aree a servizio della Cantieristica, risolvendo l'annoso problema di sicurezza della flotta attualmente presente nel porto canale e permettendo il recupero di importanti aree in ambito cittadino (grazie alla delocalizzazione della cantieristica oggi ivi insistente).

Il progetto del porto commerciale Fiumicino è stato anche valutato positivamente dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI), all'interno di un co- finanziamento pari a 195 Milioni di Euro, nel complessivo master plan che riguarda anche il completamento delle opere nel porto di Civitavecchia (il cui costo complessivo è pari a circa € 515.000.000,00).

In conclusione, il progetto dell'intero porto commerciale di Fiumicino rivestirà notevole importanza per i traffici commerciali e per i passeggeri, sia delle autostrade del mare (con la realizzazione del II lotto) che delle crociere, potendo sfruttare la vicinanza con l'aeroporto che potrà essere collegato direttamente con un sistema *people mover*, la possibilità di raggiungere Roma in brevissimo tempo e di sviluppare nuovi itinerari turistici attraverso la navigazione del Tevere.

Il nuovo Porto Commerciale di Fiumicino rappresenta, infine, il nodo di completamento di un sistema logistico strategico per tutto il Paese, non solo per la posizione geografica, alle porte di Roma, ma soprattutto per la rilevanza degli insediamenti e delle infrastrutture esistenti, quali l'aeroporto Internazionale "Leonardo da Vinci", Cargo City, Commerciti, l'interporto, la nuova Fiera di Roma, il nodo autostradale tra corridoio Tirrenico e GRA, che rendono l'area la piastra intermodale per l'intera Italia Centrale.

IL PRP del porto commerciale di Fiumicino come modificato dall'ATF



L'ottimizzazione dell'assetto infrastrutturale e funzionale a seguito dell'A.T.F. risponde all'esigenza di adeguare il porto al recente sviluppo dei traffici marittimi a livello nazionale ed internazionale, con particolare riferimento al traffico crocieristico, tenendo nella giusta considerazione gli aspetti di sicurezza della navigazione definiti per effetto delle mutate esigenze dimensionali dei vettori marittimi. Le modifiche non sostanziali comportano la riduzione dell'impatto dell'infrastruttura sull'abitato di Fiumicino.

435.501,69. A valere sui suddetti fondi sono state altresì avviate anche le attività di monitoraggio dell'ambiente marino esteso all'unità fisiografica (per un importo di € 375.867,25 - che, in ottemperanza del DEC-VIA delle Opere (Decreto Interministeriale MATTM/MIBAC DVA/DEC/2010/7 del 16.02.2010), sono imprescindibili per poter dare seguito ai lavori.



L'ottimizzazione del layout portuale riguarda l'allargamento dell'imboccatura portuale, il maggiore sviluppo degli accosti a tergo della diga di sopraflutto cui si aggiungono l'ampliamento delle aree di servizio agli accosti per traghetti e lo spostamento della sea line a nord del porto. Il miglioramento dell'assetto funzionale si concretizza in una ri-localizzazione di funzioni a parità di superficie occupata: il posizionamento della funzione crocieristica a tergo della diga di sottoflutto con conseguente spostamento delle funzioni cantieristica e servizi portuali a sud:

- rispettano gli obiettivi del PRP, anzi ne consentono il perseguimento alla luce delle mutate esigenze di sviluppo dei traffici e non variano in maniera sostanziale l'assetto strategico del porto approvato;
- sono caratterizzate da profili di fattibilità tecnica (inclusi quelli di sicurezza della navigazione) e di non rilevanza ambientale in quanto le opere previste non modificano gli impatti già valutati in sede di procedura di VIA conclusasi con Parere del Ministero dell'Ambiente n. 187/2012.

GAETA

Il porto di Gaeta¹⁴ rappresenta uno snodo di collegamento tra l'unico scalo portuale nazionale della Provincia di Latina ed il suo hinterland, al servizio dei numerosi insediamenti industriali presenti nella macro area interregionale, che interessa vaste realtà territoriali site nelle province di Latina, Frosinone e Caserta.

L'hinterland portuale di Gaeta si caratterizza per la presenza di un bacino industriale nel settore chimico, meccanico, siderurgico, agroalimentare, ceramico e petrolifero.

Attualmente il porto di Gaeta offre una significativa capacità ricettiva per la domanda testimoniata dalla presenza di tre banchine operative con lunghezza variabili da 471 ml, 300 ml e 181 ml e con fondali variabili da - 10,00 metri a - 11,5 metri sotto il livello del mare, atta a garantire l'accosto contemporaneo per 4 navi (di cui due di grosso tonnellaggio).

Nella corrente annualità è prevista la consegna di un nuovo piazzale portuale di 80.000 mq che andranno ad aggiungersi agli 80.000 esistenti, offrendo una piazza logistica di complessivi 160.000mq.

Per le attuali caratteristiche infrastrutturali il porto di Gaeta possiede dunque la capacità ricettiva per ampliare i suoi traffici in maniera esponenziale.

L'analisi delle capacità operative delle strutture portuali fa emergere chiaramente le potenzialità tuttora inesprese del porto di Gaeta, con una movimentazione di rinfuse solide limitata a ca 450.000 tonnellate, se si considera che a pieno regime, in caso di un cospicuo incremento della domanda di accosti, la capacità di

¹⁴ Il porto di Gaeta era originariamente classificato come porto di prima categoria, per le preminenti caratteristiche di base militare e di approdo rifugio, ai sensi del Regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095 e rientrava nella 2^a categoria, 4^a classe per le sue funzioni commerciali. A seguito del notevole sviluppo registrato nei traffici commerciali negli anni successivi, che ha reso preminente la funzione mercantile rispetto a quella militare e di rifugio, il porto di Gaeta è stato riclassificato nell'ambito della 2^a categoria (porti a prevalente carattere commerciale) la classe con decreto Ministeriale datato 5 maggio 1972.

traffico potrebbe sestuplicare arrivando ad una movimentazione di oltre 3 milioni di tonnellate l'anno. L'analisi tiene conto del dato empirico sulla base reale dei limitati accosti di navi che attualmente ormeggiano nelle tre banchine per la movimentazione di carbone e di pellets presso la banchina Cicconardi (L. 471ml) e di prodotti siderurgici presso la banchina Salvo D'Acquisto (L. 300 ml). Nel porto di Gaeta è presente un pontile petrolifero che invece sfrutta il 50% delle proprie capacità con una movimentazione di oltre 1.500.000 tonnellate di rinfuse liquide al servizio del retrostante deposito costiero che costituisce l'Hub per la provincia di Roma.

Programma di potenziamento infrastrutturale

Il programma di efficientamento infrastrutturale e di aumento di competitività del porto di Gaeta potrà raggiungere pienamente gli obiettivi prefissati solo se le programmate opere di collegamento stradale e ferroviario verranno realizzate.

Le linee di indirizzo strategico infrastrutturale del porto di Gaeta sono delineate nel vigente Piano Operativo Triennale 2018/ 2020¹⁵ dell'Autorità di Sistema Portuale in specifici programmi di potenziamento del ramo ferroviario e di riqualificazione della viabilità.

2.1 Ultimo/penultimo miglio ferroviario: potenziamento connessione ferroviaria aree portuali e retroportuali per collegamento con rete nazionale.

La specifica azione ed il corrispondente obiettivo previsto nel "Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica", finalizzate al miglioramento della accessibilità da terra al porto (cd Ultimo miglio) – ha indotto l'Autorità di sistema Portuale a riprendere in debita considerazione l'ipotesi già sostenuta dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Sud Pontino, di realizzare un collegamento ferroviario tra l'area intermodale consortile e l'area portuale di Gaeta.

In tal senso si ritiene di poter avviare uno studio di fattibilità, in collaborazione con la Regione Lazio, per la redazione di un programma di analisi progettuale dell'interconnessione dell'infrastruttura con la rete nazionale, quale completamento della piattaforma logistica portuale del comprensorio macro- regionale del centro Italia.

L'ambizioso progetto consentirebbe di migliorare le movimentazioni nel porto di Gaeta, inserendole in un sistema di logistica integrata tale da costituire un insieme di intermodalità a servizio della macro-area del Sud Lazio, Nord Campania e Molise, oltre che di realizzare il collegamento dei passeggeri dal molo crocieristico alla linea ferroviaria nazionale.

Tale programma, legato alla promozione dei collegamenti logistici, si inserisce in un più ampio programma, per il quale l'Autorità di Sistema si è fatta promotrice, finalizzato all'istituzione delle Zone Logistiche Speciali (ZLS), al fine di favorire, attraverso la semplificazione amministrativa, la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali e retroportuali del comprensorio del golfo di Gaeta.

L'esigenza di potenziare i collegamenti terrestri tiene conto sia dell'attuale criticità del sistema viario locale (rappresentato dalla via Flacca e dall'arteria di Formia) - che dell'estensione del porto commerciale (di cui si prevede nel 2020, che aumenterà i propri piazzali di ulteriori 80.000 mq) tale da comportare un prevedibile aumento dei traffici commerciali su Gaeta.

Dall'analisi sintetica della situazione generale del comprensorio meridionale della Regione Lazio in tema di flussi di traffico, dai dati storici relativi al flusso marittimo e dalle proiezioni attese di detti flussi, emerge con evidenza l'importanza strategica del potenziamento del Porto di Gaeta mediante la realizzazione di un raccordo ferroviario in ambito portuale con la piattaforma logistica retroportuale esistente.

La crescita dei flussi commerciali di Gaeta, l'aumento del traffico di merce alla rinfusa e siderurgica comporterà necessariamente una organizzazione per il deflusso a terra di tali merci.

L'impianto viario esistente non consente oltre l'assorbimento di automezzi da e per il porto, cosicché ruolo strategico e fondamentale per l'armonico sviluppo è rappresentato dalla riattivazione dell'uso della modalità ferroviaria.

¹⁵ POT 2018/2020 approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. 19 del 16.11.2017 (a sua volta confermato con il "Documento di revisione annuale, approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. 43 del 26.10.2018).

In tal senso l'Autorità di Sistema ha sottoscritto un "Accordo quadro"¹⁶ con il Consorzio ritenendo "strategico" l'adesione ad un programma di potenziamento del tronchino ferroviario di collegamento tra l'area consortile ed il porto di Gaeta (per una distanza di ca 2 km). Ciò, non solo per collegare il porto con l'area consortile intermodale, ma anche al fine di agevolare il flusso dei traffici commerciali e passeggeri, attraverso il collegamento con le linee ferroviarie nazionali, decongestionando così il traffico su strada, anche con positive ricadute in termini ambientali.

Il Consorzio, nell'ambito delle proprie attività finalizzate alla promozione ed allo sviluppo del comprensorio pontino, ha realizzato un tronco ferroviario nel tratto parallelo al porto di Gaeta, che collega la stazione di Formia all'innesto con la zona retroportuale, avente una lunghezza di 6 km.

Con tale intervento ci si prefigge l'obiettivo del completamento del centro intermodale, allo scopo di migliorare le movimentazioni nel porto di Gaeta, inserendole in un sistema di logistica integrata tale da costituire un insieme di intermodalità a servizio della macroarea del Sud Lazio, Nord Campania e Molise, oltre che di realizzare il collegamento dei passeggeri dal molo crocieristico alla linea ferroviaria nazionale.

2.2 Ultimo/penultimo miglio stradale: strumenti degli interventi infrastrutturali volti alla risoluzione di criticità strutturali nell'accessibilità stradale nel porto di Gaeta.

Come più volte emerso e confermato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici¹⁷, in sede di approvazione della vigente variante al Piano Regolatore Portuale di Gaeta, approvata con Delibera di Giunta Regionale del Lazio n. 123 del 2007, l'accessibilità stradale al porto di Gaeta resta un nodo da sciogliere, presentando numerose criticità, in particolare per quanto concerne il collegamento con l'autostrada A1 attualmente raggiungibile da Sud, attraversando la città di Formia e poi percorrendo la superstrada Formia/Cassino e da Nord percorrendo la via Fiacca in direzione Roma fino a Terracina per poi innestarsi sulla Terracina-Frosinone. Entrambi i percorsi risultano essere lenti e tortuosi e le criticità presenti di non semplice soluzione, da cui la necessità di un coinvolgimento attivo della Regione Lazio rispetto a ipotesi di potenziamento infrastrutturale e messa in sicurezza dell'attuale tracciato della Formia-Cassino promuovendo l'istituzione di uno specifico tavolo tecnico. Ciò anche in considerazione della strategicità dello scalo gaetano il cui retroterra naturale ricomprende tre regioni (Molise - Campania- Lazio) con un agglomerato industriale di rilievo nazionale che si serve però prevalentemente dei porti di Salerno, Napoli e della stessa Civitavecchia.

In particolare, la Regione Lazio, ha già individuato a livello programmatico una serie di interventi contenuti nella già citata deliberazione di Giunta Regionale n. 409 del 30.06.2014 e nell'ambito dell'attività preliminare relativa alla stesura del Piano Regionale della Mobilità, Trasporti e Logistica, che risulta essere in fase di approvazione da parte della stessa Regione. Tra questi risultano di particolare interesse:

- l'adeguamento della SR 630 Ausonia- Cassino-Formia;
- i vari tratti interessanti la Pontina-A12
- Strada Statale Appia e la bretella Cisterna;
- il collegamento meridionale A1-A14 (Termoli- San Vittore);
- la realizzazione della Pedemontana di Formia¹⁸.

Nel breve periodo, nell'ottica di migliorare le condizioni generali d'accessibilità, l'Autorità di Sistema ha già intrapreso un'interlocuzione con l'ASTRAL, il Comune di Formia ed il Comune di Pignataro Interamna al fine di risolvere alcune criticità che impediscono la movimentazione di carichi eccezionali da/per il porto di Gaeta e la rete autostradale relativamente a nuovi impianti eolici in progetto di realizzazione sulla dorsale appenninica (sud Lazio Molise) retrostante il porto di Gaeta.

Inoltre, sempre al fine di migliorare l'accessibilità allo scalo, è in fase di realizzazione lo snodo di accesso al porto nell'ambito dei lavori di completamento del PRP attualmente in corso.

Detta soluzione in fase di realizzazione rappresenta però solamente un primo step progettuale della più

¹⁶ In data 26 luglio 2018, l'Autorità di Sistema Portuale ha sottoscritto un "Accordo Quadro" con il Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Sud Pontino, finalizzato a promuovere lo sviluppo delle attività produttive del comprensorio portuale di Gaeta, nell'ottica della leale collaborazione istituzionale, nell'ambito di specifici programmi, relativi alla "promozione dei collegamenti logistici ed intermodali tra il porto di Gaeta e l'area retro-portuale consortile, mediante il potenziamento del ramo ferroviario".

¹⁷ Delibera dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 68 del 5 maggio 2000. (Lett c - Aspetti urbanistici. Accessibilità terrestre).

¹⁸ Delibere del Comitato Interministeriale per la programmazione economico n. 121/2001 e 98/2006.

ampia soluzione complessiva da individuarsi per la viabilità di accesso alla città di Gaeta, lato Formia, su cui insiste, oltre alla suddetta rotatoria, anche lo svincolo di S. Carlo, adiacente al porto commerciale.

La risoluzione della complessiva problematica viabilistica dovrà essere necessariamente soggetta ad un approfondito progetto di fattibilità che, anche in un'ottica di analisi costi benefici, individui la soluzione ottimale, non tralasciando la verifica di soluzioni innovative costituite da sovrappassi atti a svincolare le direttrici di traffico principale da quelle a servizio degli insediamenti urbani insistenti lungo il tracciato.

2.3 Porto di Gaeta: project review dell'attuale Piano regolatore portuale

Sono in corso di ultimazione gli importanti lavori di completamento del porto commerciale, per un importo complessivo di QE pari a € 33.085.062,00¹⁹.

Alla fine della corrente annualità (2020) le nuove aree portuali dovranno essere attrezzate e rese funzionali dagli operatori economici al fine di efficientare la movimentazione degli attuali traffici (prevalentemente merce alla rinfusa o pallettizzata), incrementandone i relativi volumi e verificando la possibilità di attivare nuove iniziative anche con riferimento al settore dei container.

Risulta però necessario elaborare una nuova progettazione per l'ulteriore sviluppo del Porto, nell'ottica di aumento selettivo e razionalizzazione della capacità portuale, che vada a rivisitare in una logica di project review l'attuale conformazione del Piano Regolatore Portuale nel suo complesso, esteso all'intero water front cittadino, includendo gli interventi sull'ambito demaniale di competenza, che possono essere sintetizzati nelle seguenti azioni:

- delocalizzazione Pontile petroli dell'ENI;
- riqualificazione ambientale degli ambiti cantieristici;
- potenziamento della Banchina Caboto.

Nell'ambito del comparto petrolifero è necessario uno studio di fattibilità, in grado di conciliare le esigenze strategiche di approvvigionamento energetico con la sicurezza dei cittadini e la compatibilità ambientale, in relazione alla possibilità di delocalizzare in ambito portuale il terminale petrolifero che attualmente trova collocazione a pochi metri di distanza dal porto pescherecci e dalle citate attività cantieristiche a circa 100 mt in linea d'aria di distanza dalle abitazioni del centro storico di Gaeta.

A tal riguardo nel 2011 è stato sottoscritto un protocollo di intesa²⁰ tra l'Autorità di Sistema e l'Eni che prevedeva una serie di impegni reciproci ai fini della delocalizzazione che ad oggi sono rimasti invariati.

La soluzione allo studio dovrà comunque garantire che l'approvvigionamento dei prodotti petroliferi avvenga in posizione defilata rispetto agli insediamenti civili, alle attività commerciali e alle abitazioni, permettendo il collegamento diretto con il parco serbatoi delle Eni, sito nelle immediate vicinanze, in modo che le tubazioni non insistano più all'interno del centro abitato, anche al fine di migliorare le condizioni di esercizio in sicurezza.

L'eventuale delocalizzazione del terminale petrolifero, in una visione a più lungo termine, si concilierebbe con la riconversione dell'attuale infrastruttura per la realizzazione del molo crocieristico, anche in considerazione degli attuali fondali a -14 mt, così da completare l'intervento di riqualificazione degli attigui comparti della cantieristica e della pesca così da riconnettere parti attigue di territorio in un unicum omogeneo.

La soluzione della delocalizzazione alimenta a sua volta le potenzialità del turismo.

Lo sviluppo del settore crocieristico passa necessariamente e prioritariamente attraverso una incisiva azione promozionale di Gaeta e del territorio circostante presso gli operatori del settore oltre alla realizzazione delle necessarie infrastrutture sia in ambito portuale o anche valutando soluzioni alternative quali appunto la riconversione dell'attuale molo petroli, il prolungamento della Banchina Caboto o ancora soluzioni alternative quali l'eventuale utilizzo del Molo S. Antonio della base navale Nato/Marina Militare.

Valorizzazione della zona retro-portuale.

¹⁹ Finanziamento approvato con Decreto Interministeriale prot n. 111 del 20.03.2013.

²⁰ Protocollo di intesa sottoscritto in data 23.06.2011, prevedente l'esigenza di procedere alla dismissione del pontile (attualmente ubicato nel centro cittadino di Porto Salvo) in altro sito più idoneo nell'ambito portuale.

Nell'ambito del programma di valorizzazione della zona retro portuale di Gaeta, in previsione dell'istituzione di una zona economica speciale l'Autorità di Sistema ha proposto l'adesione ad un programma di sviluppo della zona retro portuale avente una superficie di 35 ettari, oggetto di dismissione da parte dell'Eni²¹; ciò in considerazione del notevole stato di avanzamento delle opere di demolizione dei serbatoti, opportunamente monitorato, in concomitanza con il redigendo piano particolareggiato di attuazione in sede urbanistica dell'area industriale.

Si tratta di aree industriali che consentirebbero di realizzare una piattaforma logistica di stoccaggio per le merci dirette al porto di Gaeta, senza escludere la possibilità di delocalizzare alcune attività incompatibili con i vigenti strumenti urbanistici

Inoltre, nell'ambito di un Accordo quadro sottoscritto con il Consorzio industriale, quest'ultimo ha manifestato la disponibilità a rendere fruibili le aree industriali di propria competenza per lo svolgimento delle attività legate alla logistica ed all'intermodalità site a ridosso del porto commerciale, in una zona già normata dal Piano regolatore industriale e dal relativo piano particolareggiato di "Bevano", con piazzale avente una superficie di 70.000 mq ed un autoparco per n. 100 camion.

In tale area, sita in località Vivano, a circa 2 km dalle strutture portuali è previsto l'inserimento di strutture "per la movimentazione e la sosta costituenti intermodalità logistica portuale ed interportuale integrata nell'ambito della contrattazione programmata", ivi compresi magazzini a temperatura controllata.

Il sistema punta a raccordarsi con le aree adriatiche al fine di costituire una integrazione Tirrenico-Adriatico con una penetrazione trasversale assolutamente assente nelle aree centro Meridionali. L'obiettivo è di unire strategie ed interessi per rendere efficienti il sistema logistico integrato pronto a confrontarsi ed implementarsi con gli altri sistemi laziali e delle confinanti regioni interessate, al fine di costituire di fatto quella rete che la programmazione nazionale ha avviato con il "Piano Nazionale Strategico della portualità e della logistica".

In questa ottica, le direttrici principali sulle quali si svolgerà l'attività nel raccordo logistico sono le seguenti:

- funzione di retro-porto per cabotaggio su Gaeta;
- funzione di collettore IN/OUT merci per il M.O.F. di Fondi;
- funzione di collegamento funzionale e continuo con l'interporto di Latina e Pomezia;
- funzione rivolta alle imprese delle 3 aree principali di collegamento Gaeta- Formia-Minturno, Latina-Aprilia-Pomezia e Isernia-Venafro;
- funzione di collegamento per contenitori destinati ad aziende di Latina – Aprilia;
- funzione di traffico di passeggeri

Le destinazioni marittime più possibili potrebbero essere le seguenti:

- feeder con i principali porti di transhipment quali Malta e Gioia Tauro;
- Traffico convenzionale diretto con i porti della Sicilia per il collegamento dei due principali distretti ortofrutticoli italiani.

Azioni per lo sviluppo del settore agroalimentare

Attualmente il Porto di Gaeta si trova nella necessità primaria, per quello che riguarda il traffico di prodotti alimentari, e in particolare dell'ortofrutta, di collegarsi con utenze raggiungibili via gomma, stante l'esistenza a poca distanza dal Porto di strutture come il MOF di Fondi, oltre che di un centro intermodale del Consorzio Sviluppo Industriale Sud Pontine, ubicato alle spalle del porto e provvisto di raccordo ferroviario.

Il miglioramento delle dotazioni infrastrutturali del porto e l'accessibilità via strada e via ferrovia allo stesso, vanno di pari passo con una politica di promozione dello scalo finalizzata alla crescita dei traffici commerciali e all'auspicabile attivazione di nuovi collegamenti di linea Ro-Ro e Ro-Pax da e per il porto di Gaeta che rappresenterebbero un notevole salto di qualità per lo scalo portuale così da assicurare una continuità e stabilità dei traffici, con ricadute positive in termini economici ed occupazionali sul territorio, fornendo soluzioni alternative al trasporto di merci su gomma da/per la Sicilia, o in alternativa offrire ulteriori opzioni nei collegamenti per la Sardegna, la Spagna o il Nord Africa, sia per le merci che per i passeggeri.

²¹ Avviso pubblico per l'acquisto dell'immobile T 127. Deposito costiero di Gaeta – Lotto 1 indetto dall'ENI Spa Refining & marketing

Già attualmente il porto di Gaeta offre una significativa capacità ricettiva per il segmento Ro-Ro Pax, testimoniata dalla presenza di tre banchine operative con lunghezza variabile da 471 ml, 300 ml, e 181 ml con fondali adeguati variabili da - 10 slm e — 11,50 slm, con retrostanti piazzali aventi attualmente una superficie complessiva di 60.000 mq che risulterà più che raddoppiata al termine dei lavori di completamento del PRP.

Le potenzialità esprimibili nello sviluppo di tale settore trovano conferma dalla presenza del Mercato Ortofrutticolo di Fondi distante appena 12 km dal porto di Gaeta i cui approvvigionamenti dal mercato siciliano e del Sud Italia sono assicurati prevalentemente via gomma via mare con collegamenti da Palermo e Catania con Napoli e Salerno.

Valorizzazione e riqualificazione del comparto della cantieristica navale e dell'itticoltura: programma di attuazione al "Piano di riassetto della Cantieristica" e del Piano regolatore portuale.

Con tale programma l'Autorità di Sistema ha avviato un programma condiviso con il Consorzio per lo sviluppo industriale, volto a favorire lo sviluppo delle attività produttive del porto di Gaeta, al fine di dare esecuzione alle previsioni urbanistiche sancite dal vigente Piano regolatore generale del porto di Gaeta e dal "Piano di riassetto della area cantieristica –Peschiera Piaia", oltre che a valorizzare la zona retro-portuale di Gaeta.

In particolare, il Consorzio nell'ambito delle proprie attività finalizzate alla promozione ed allo sviluppo del comprensorio pontino, ha realizzato una piattaforma logistica nella zona retroportuale di Gaeta.

Nell'ambito di tale programma l'Autorità di Sistema ed il Consorzio si sono impegnate a sottoscrivere un "Accordo inter-istituzionale" per dar attuazione alle previsioni sancite dagli strumenti urbanistici vigenti, con l'obiettivo di consentire la delocalizzazione delle attività incompatibili con il "Piano di riassetto della area cantieristica –Peschiera Piaia", oltre che ad aderire al più ampio programma finalizzato all'istituzione delle Zone Logistiche Speciali, mediante la valorizzazione della zona retro-portuale di Gaeta.

Con tale programma si consente una maggiore e più proficua utilizzazione dei beni demaniali, anche al fine di soddisfare le future esigenze produttive, sempre che compatibili con gli strumenti urbanistici vigenti. Nell'ambito dell'Accordo il Consorzio ha manifestato disponibilità a rendere fruibili le aree industriali di propria competenza per la delocalizzazione delle attività incompatibili con il predetto piano di riassetto della zona cantieristica.

Si tratta di un programma finalizzato al recupero ed alla riqualificazione dei beni demaniali per il rilancio delle attività produttive (cantieristica navale ed itticoltura). Il programma è in linea con gli indirizzi strategici di programmazione e pianificazione, che ha già individuato un'area demaniale marittima di circa mq 12.000, sita in località "Conca" dove delocalizzare altre attività produttive, in modo di dare attuazione alle opere di completamento previste sia dal Piano Regolatore Portuale che dal "Piano di Riassetto e di riqualificazione della area peschiera Piaia".

Valorizzazione dell'economia del mare

Il porto di Gaeta possiede capacità infrastrutturali idonee ad ospitare anche le più grandi navi da crociera. L'Autorità di Sistema riconosce nell'economia del mare l'elemento prioritario per lo sviluppo economico e sociale del Golfo di Gaeta, attraverso una serie di azioni ed interventi a tutela della qualificazione e della valorizzazione delle filiere economiche legate alla risorsa mare, tali da consentire a tutto il territorio un recupero di competitività.

Nell'ambito di tale azione l'Autorità di Sistema e le amministrazioni coinvolte hanno avviato un percorso comune finalizzato a promuovere le politiche dell'accoglienza, prevedendo la anche possibilità di un'azione sinergica finalizzata alla realizzazione di una stazione marittima.

Attualmente è in corso l'elaborazione di un ambizioso progetto legato alla cd "economia del mare"²², che prevede la valorizzazione del territorio, mediante la divulgazione delle bellezze storiche ed architettoniche

²² "Protocollo di intesa per la promozione dell'economia del mare" sottoscritto in data 5.12.2018 tra l'Autorità di Sistema, il Comune di Gaeta ed il Consorzio Industriale, al fine di favorire le politiche dell'accoglienza, con l'obiettivo di incrementare in modo strutturale l'offerta crocieristica del porto di Gaeta.

delle millenarie Città del sud Pontino, con Gaeta capofila, per la cui completa attuazione. si è ritenuto necessario aprire un tavolo inter-istituzionale con il Comune di Gaeta.

Il programma discende dagli indirizzi della Regione Lazio che come è noto, ha appositamente istituito la "Cabina di regia intersettoriale e inter-istituzionale dedicata all'Economia del mare", in ragione dell'evidenza della forza produttiva della cd "economia del mare".

Nell'ottica di valorizzazione dell'economia del mare, si ritiene di dare impulso allo sviluppo dell'offerta turistica, strettamente legata agli interessi degli usi pubblici del mare, prendendo spunto dal proficuo percorso intrapreso con la collaborazione del Comune di Gaeta e del Consorzio per favorire le politiche dell'accoglienza, con l'obiettivo di incrementare in modo strutturale il traffico crocieristico nel porto di Gaeta. L'azione congiunta si concentra nell' evidenziare l'incommensurabile patrimonio storico culturale di Gaeta, ripercorrendo tutti i musei nelle tracce delle varie epoche storiche di origine romana, per poi esaltare le aree naturalistiche del golfo di Gaeta, fino ad elaborare delle proposte per i crocieristi.

Il tutto in linea con il "Piano strategico per lo sviluppo del turismo 2017/2022"²³, approvato dal Consiglio dei Ministri, elaborato per promuovere una nuova modalità di fruizione turistica del patrimonio del nostro paese. basata sul rinnovamento e ampliamento dell'offerta turistica, in modo che il flusso dei visitatori non si concentri sulle mete più note, ma venga diversificato ed indirizzato nelle altre zone meno conosciute, ma altrettanto ricche di valore storico culturale.

Il piano è in linea con il nuovo indirizzo dell'Autorità di Sistema di alimentare l'offerta crocieristica del porto di Gaeta, che già oggi può ospitare navi da crociera di elevato tonnellaggio utilizzando, all'occorrenza, quando non sono destinate per le attività commerciali ed industriali, le due banchine site nel porto commerciale

Nell'ottica di valorizzare le strutture ricettive anche nella zona medioevale della città, è stata condivisa la proposta pervenuta dalla Capitaneria di Porto di Gaeta, di redigere uno studio di fattibilità al fine di realizzare (sia per ragioni di sicurezza, che di protezione del lungomare dalle mareggiate), una nuova banchina che si estende dalla attuale Banchina Caboto fino alla chiesa dell'Annunziata, per una lunghezza totale di circa 350 metri e con una larghezza massima di circa 60 metri. La realizzazione dell'intervento permetterebbe l'utilizzo di tale banchina per l'attracco dei maxi yacht ma anche delle piccole e medie navi da crociera al fine di dare impulso alla crescita del traffico crocieristico gaetano che negli ultimi anni sta registrando una piccola crescita ed, in particolare, di quel segmento di navi da crociera di piccole e medie dimensioni che meglio si inseriscono nel contesto storico-paesaggistico del territorio e che consentiranno ai crocieristi di visitare i principali luoghi di interesse intorno alla città di Gaeta.

L'idea di concentrare le forze attraverso un'azione sinergica di catchment volta ad attrarre gli armatori verso lo splendido golfo di Gaeta, con un retroterra ricchissimo di bellezze storiche ed architettoniche, resta una priorità dell'Autorità per lo sviluppo dell'economia del mare nel porto di Gaeta.

Area ASI di Gaeta

Nell'area industriale strettamente a confine con il porto di Gaeta, sono presenti importanti imprese produttive di beni e servizi impegnate nel mercato internazionale (quali: Eni Spa, Gerit Spa, Peroni Pompe Spa, Intergroup, ecc).

L'hinterland del golfo di Gaeta dispone di un agglomerato gestito dal Consorzio²⁴ per lo sviluppo industriale del Sud pontino avente una competenza territoriale in 12 (dodici) Comuni (quali: Campodimele, Castelforte, Fondi, Formia, Gaeta, Itri, Lenola, Minturno, Monte San Biagio, Sperlonga, Spigno e San Cosma e Damiano).

Nell'ambito del comprensorio ci sono importanti realtà infrastrutturali ed economiche, quali:

- Porto commerciale di Gaeta;
- Mercato ortofrutticolo di Fondi;
- Centro Termale di Suio (Castelforte)

²³ Approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 17.02.2017.

²⁴ Il Consorzio istituito ai sensi dell'art. 21 della legge 29.07.1957, n. 634, ha successivamente acquisito, ai sensi della legge 5.10.1991, n. 317, lo status di Ente pubblico economico. Con Legge della Regione del Lazio n. 13 del 29 maggio 1997, sono state definite le competenze del Consorzio, con specifico riferimento alle attività di promozione, pianificazione e gestione delle aree destinate ad attività produttive, nell'ambito dell'intero comprensorio del sud pontino, inclusa la zona retro portuale di Gaeta. (Attualmente è interessato dalla procedura di accorpamento delle ASI prevista dalla recente legge regionale del Lazio).

- Parchi regionali dei Monti Aurunci e della Riviera di Ulisse
- N. 8 agglomerati industriali
- N. 2 agglomerati PIP comunali convenzionati con il Consorzio.

Il Consorzio sta portando avanti una programmazione che interessa diversi settori con l'obiettivo di essere sinergici e funzionali allo sviluppo economico ed occupazionale del comprensorio, quali:

- Riattivazione Ferrovia Formia Gaeta
- Centro intermodale del sud pontino
- Eliporto ed un Centro servizi.

L'estensione territoriale complessiva dei 10 agglomerati industriali è pari a 610 ettari, per un totale complessivo di addetti pari a 2063 (di cui 1529 nel settore industriale e 163 nel settore dei servizi).

Nella macro-zona di competenza del Consorzio risultano disponibili molteplici aree industriali per l'insediamento di nuove attività produttive dislocate nei diversi territori dei dodici Comuni associati.

La disponibilità di rendere fruibili le aree industriali al servizio del porto, formalmente manifestata dal Consorzio ai programmi di sviluppo dell'Autorità di Sistema Portuale aderisce al concetto di "fare sistema" introdotto dal legislatore con il D lgs 4 .08.2016, n. 169.

3.5 Le infrastrutture esistenti e quelle in via di sviluppo nel bacino di gravitazione del porto di Civitavecchia

PORTO DI CIVITAVECCHIA

Il porto di Civitavecchia è diviso in due aree: il porto storico, a sud, e quello commerciale, a nord, dotato di un terminal specifico per le Autostrade del Mare, di un terminal container, che occupa una superficie di 300.000 mq ed un fronte banchina di 750 metri lineari, banchine generali per il cargo, di una banchina multipurpose, di un terminal acciai a servizio di Ast Terni, di un terminal auto, che può ospitare fino a 280.000 autovetture, di un terminal agroalimentare, dotato di attrezzature per la refrigerazione ed il packaging delle derrate. Di seguito si riportano i principali dati infrastrutturali del porto.

Principali dati infrastrutturali e di collegamento del porto di Civitavecchia al 30.09.2018

Numero totale	16
Superficie complessiva (mq)	766.305
Magazzini a temperatura controllata	1
Capacità (mc)	79.943
Silos	4
Capacità (mc)	13.858
Piazzale auto (superficie in mq)	540.000
Numero attrezzature per movimentazione container	44
Numero accosti	37
Lunghezza totale (metri)	9.087
- di cui container (num)	2
- di cui Ro-Ro (num.)	97
- di cui collegati alla rete ferroviaria	8
Superficie banchine (mq)	3
Distanza dalla stazione ferroviaria (km)	1.900.000
Distanza dall'aeroporto (km)	1,4
Distanza dal casello autostradale (km)	61,5
	4,8

Tab. 9 – elaborazioni Srm su dati Cnit

Il Porto di Civitavecchia rappresenta un nodo logistico dedicato sia al traffico passeggeri, sia a quello merci e che supporta la movimentazione di Ro-pax, crociere, traghetti, diporto, Ro-Ro, rinfuse liquide e solide. Negli ultimi anni è stato avviato, ed è tuttora in corso, un processo di riqualificazione e potenziamento dell'infrastruttura che ha lo scopo di rafforzare la posizione dell'HUB di Civitavecchia nel Tirreno, consentendo al Porto di intercettare nuovi traffici commerciali. I principali collegamenti del porto di Civitavecchia consentono, inoltre, connessioni strategiche sia a livello stradale che ferroviario.

Connessioni stradali:

Connessione diretta all'autostrada A12 Roma-Civitavecchia;
Connessione diretta all'autostrada per gli Aeroporti di Fiumicino e Ciampino; Connessione diretta all'Autostrada A1 Milano-Roma-Napoli;

Connessioni ferroviarie:

Connessione diretta all'hub ferroviario di Roma; Collegamento diretto con l'impianto Acciai Speciali Terni.

PORTO DI FIUMICINO

Per quanto riguarda lo scalo di Fiumicino, il progetto del nuovo porto commerciale prevede la realizzazione di importanti opere infrastrutturali, che permetteranno di avere:

- 720 m banchina nord per 2 navi da crociera;
- 400 m banchina per 2 traghetti ro-ro;
- 1000 m per 4 traghetti ro-pax;
- 200 m per servizi portuali;
- 500 m per cantieri navali;
- 1100 m banchine per la darsena pescherecci;
- piazzali finiti per una superficie di 138.094 mq.

PORTO DI GAETA

Attualmente il porto di Gaeta dispone di tre banchine (Banchina Commerciale, Banchina di Riva e Banchina Cicconardi) con una capacità di accosto avente una lunghezza complessiva di circa 1000 metri lineari, con fondali variabili da - 10,00 metri a - 12,00 metri sotto il livello del mare. Ciò consente la ricettività di navi di grosso tonnellaggio per la movimentazione delle rinfuse solide.

Lo scalo dispone di piazzali per una superficie complessiva di mq 60.000. Risultano in fase di ultimazione i lavori di potenziamento del porto commerciale, di cui si prevede, nel corrente anno, la consegna di un nuovo piazzale portuale che offrirà una capacità di stoccaggio per un'ulteriore superficie di 80.000 mq.

L'analisi delle capacità operative delle strutture portuali fa emergere chiaramente le potenzialità del porto di Gaeta.

A seguito dell'accordo "Quadro" con il Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Sud Pontino del luglio 2018, finalizzato a promuovere lo sviluppo delle attività produttive del comprensorio portuale di Gaeta, le direttrici principali sulle quali si svolgerà l'attività saranno:

1. funzione di collettore IN/OUT merci per il M.O.F. di Fondi;
2. funzione di collegamento funzionale e continuo con l'interporto di Latina e Pomezia;
3. funzione rivolta alle imprese delle tre aree principali di collegamento Gaeta- Formia-Minturno, Latina-Aprilia-Pomezia e Isernia-Venafro;
4. funzione di collegamento per contenitori destinati ad aziende dell'area di Latina - Aprilia

Tra gli scali del network, il porto di Civitavecchia presenta, inoltre, il rilevante vantaggio di essere strategicamente collocato nel Mediterraneo centrale, al crocevia di vie marittime che collegano le due sponde, settentrionale e meridionale, e che tagliano trasversalmente da est ad ovest. Per questo motivo, si

trova posizionato lungo il corridoio TEN Scandinavo-Mediterraneo, collocandosi su infrastrutture che consentono il collegamento veloce verso nord e verso sud. Inoltre, quando alcune opere viarie saranno completate, come meglio si vedrà in seguito, la sua posizione consentirà di aprire Civitavecchia anche verso i Balcani e l'Europa dell'Est.

Il sistema infrastrutturale che si impenna sullo scalo di Civitavecchia è quindi costituito dai seguenti elementi, che saranno analizzati singolarmente:

- Poli logistici e Interporti;
- Rete viaria e ferroviaria del retroporto;
- Infrastrutture portuali di Civitavecchia;
- Ulteriori progetti di sviluppo di nuove infrastrutture.

Le reti transeuropee per i trasporti (TEN-T), come da Regolamento (UE) n.1315/2013, sono oggi basate su un modello che prevede, da una parte, una rete globale (comprehensive), e dall'altra una rete centrale (core), di maggior rilevanza strategica per il mercato interno UE. Mentre il completamento della rete "comprehensive" è previsto per il 2050, la rete centrale dovrà essere portata a compimento entro il 2030 con la piena attività di nove corridoi transnazionali di trasporto.

In particolare, l'Italia è attraversata da quattro corridoi della Rete Centrale e può sviluppare un nuovo land bridge verso il Mediterraneo meridionale, attraverso Brindisi e Patrasso:

1. Il corridoio Baltico-Adriatico, che si estende dai porti polacchi di Gdansk e Gdynia e da Szczecin e da Swinoujscie e, passando attraverso la Repubblica Ceca o la Slovacchia e l'Austria orientale, raggiunge il porto sloveno di Capodistria e i porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna.
2. Il corridoio Mediterraneo collega i porti di Algeiras, Cartagena, Valencia, Tarragona e Barcellona, nella Penisola iberica, con l'Ungheria e il confine ucraino, passando per il sud della Francia (Marsiglia), Lione, l'Italia settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia.
3. di particolare interesse per Civitavecchia, il corridoio Scandinavo- Mediterraneo, che si estende dal confine russofinlandese e dai porti finlandesi di Hamina-Kotka, Helsinki e Turku-Naantali a Stoccolma (attraverso un'autostrada del mare) e, con una sezione da Oslo, attraversa la Svezia meridionale, la Danimarca, la Germania (collegamenti con i porti di Brema, Amburgo e Rostock), l'Austria occidentale, l'Italia (collegamenti con i porti di La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Ancona, Bari, Taranto, Napoli e Palermo) e Malta. Detto corridoio ha quindi una sezione tirrenica ed una adriatica, che potranno essere interconnesse con il completamento della superstrada Civitavecchia-Orte-Mestre, consentendo al porto di Civitavecchia di poter utilizzare sia la sezione tirrenica (auspicabilmente con la realizzazione dell'autostrada Civitavecchia-Rosignano Marittimo, attualmente solo allo stato di progettazione) per veicolare le merci da o verso l'Austria, la Germania e la Scandinavia, ma anche la sezione adriatica, per avere accesso diretto ai Balcani ed all'Europa centro orientale.
4. il corridoio, altrettanto importante, che da Civitavecchia consente di raggiungere Brindisi e quindi Patrasso, aprendo la strada ai Balcani meridionali, alla Turchia ed al Vicino Oriente;
5. Il corridoio Reno-Alpino collega i porti del Mare del Nord di Anversa, Rotterdam ed Amsterdam con il porto italiano di Genova, attraversando la valle del Reno, Basilea e Milano.

Il corridoio scandinavo-mediterraneo su cui è posizionata Civitavecchia ed i progetti di nuovo corridoio marittimo Barcellona-Civitavecchia-Ploce (freccie rosse) e di nuovo corridoio intermodale Civitavecchia-Brindisi-Patrasso (righe nere)

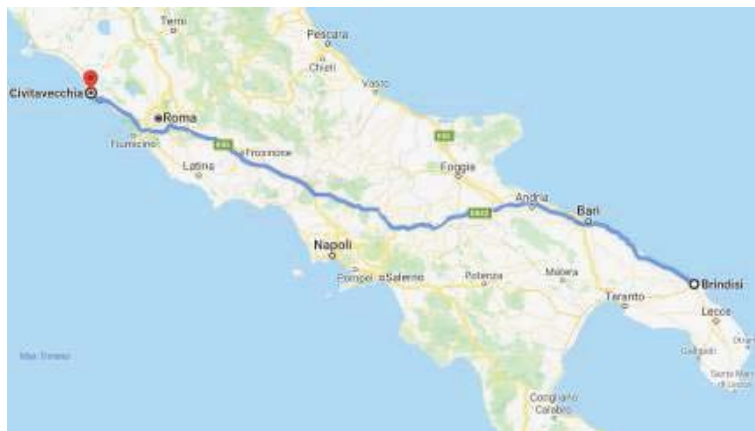


Fig. 5 – Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture

Di particolare rilevanza è anche il progetto di un corridoio prevalentemente marittimo mediterraneo, proposto dall'Autorità Portuale di Civitavecchia, che preveda in derivazione dall'attuale corridoio mediterraneo, un ramo trasversale che, partendo dal Porto di Barcellona e passando per Civitavecchia, arrivi al Porto di Ploče (Croazia), riallacciandosi al ramo c) del Corridoio V° paneuropeo che da Ploče arriva a Budapest. Basti pensare che il tempo di percorrenza su strada di un TIR da Barcellona a Ploče (1.901 km) impiega oltre 50 ore di guida contro le 31 ore e 1.473 km complessivi nel caso di un combinato mare-gomma-mare, con i conseguenti vantaggi, oltre che del minor tempo, di costi inferiori (diretti e indiretti) e di notevoli benefici ambientali.

Nell'ambito dello sviluppo del sistema portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, inoltre, va considerato il progetto di integrazione con i porti abruzzesi di Pescara ed Ortona, al fine di rafforzare l'asse logistico intermodale trasversale del corridoio TEN Lisbona-Kiev. Anche in considerazione del potenziamento della linea ferroviaria Roma-Pescara prevista da una apposita Intesa Generale Quadro fra le due Regioni Lazio ed Abruzzo ed il Governo nazionale, in data 24 febbraio 2016 le due Regioni in questione hanno sottoscritto una intesa per il passaggio dei porti di Pescara ed Ortona all'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale, recepita dalla Regione Lazio con D.G.R. nr. 594 dell'11.10.2016. Tale passaggio consentirà di coordinare meglio le programmazioni di sviluppo portuale della fascia tirrenica centrale e di quella adriatica centro meridionale, al fine di costituire gli hub portuali del corridoio trasversale compreso nel corridoio TEN citato.

È inoltre attivo il corridoio intermodale fra Civitavecchia/Gaeta e Brindisi, con collegamento marittimo fino a Patrasso. Attivato tramite un accordo del 2018 fra Adsp del Tirreno Centro Settentrionale e quella del Mare Adriatico Meridionale nell'ambito del corridoio scandinavo-mediterraneo, di cui Civitavecchia e Fiumicino fanno parte, nasce dall'interesse di mercato per lo sviluppo di corridoi intermodali di tipo trasversale per il collegamento fra Spagna e Grecia-Turchia via Italia, soprattutto per il Ro-Ro e anche per i ferries. L'accordo in questione prevede l'individuazione di progetti comuni di miglioramento del traffico portuale, in chiave ecosostenibile e di efficienza energetica, nell'individuazione di procedure semplificate, anche tramite digitalizzazione e dematerializzazione dei processi, collaborazione per la redazione del documento di pianificazione energetica ed ambientale dei rispettivi sistemi portuali e, ove possibile, la partecipazione comune a bandi per finanziamenti di opere e servizi o a progetti di cooperazione transfrontaliera, tramite l'attivazione di un tavolo di lavoro comune permanente e di tavoli tematici.



La rilevanza economica di tale corridoio è particolarmente interessante. Un dato su tutti, di fonte Adsp: circa 50.000 camion all'anno viaggiano tra Civitavecchia e Brindisi, sfruttando il land bridge sull'asse Barcellona-Patrasso²⁵.

Per quanto riguarda i progetti di miglioramento infrastrutturale a servizio della movimentazione marittima nel porto di Civitavecchia, che potranno permettere di migliorare ulteriormente la vocazione commerciale dello scalo, è opportuno menzionare:

- Prolungamento della diga foranea, in fase di elaborazione della progettazione definitiva, che consentirà di avere una adeguata protezione, funzionale a garantire un avamposto sufficientemente riparato dalle correnti, in ingresso alla Darsena Servizi, e di ridurre il down time in fase di ormeggio, migliorando la produttività del porto;
- Completamento della nuova Darsena Traghetti, al fine di potenziare il traffico Ro-Ro di automobili (oltre che quello Ro-Pax). I lavori sono stati avviati recentemente, al fine di potenziare i collegamenti con Barcellona (anche in vista del nuovo corridoio mediterraneo proposto da Adsp, cfr. supra) e con il Nord Africa, area verso la quale Adsp sta effettuando una attività promozionale per incrementarne i traffici, con riferimento, soprattutto, al Marocco;
- Urbanizzazione, a cura di operatori logistici interessati o in partenariato pubblico/privato, delle aree retroportuali acquisite dall'Adsp, al fine di destinarle ad ulteriori aree di sosta di veicoli, in previsione dell'ampliamento del traffico Ro-Ro,
- Digitalizzazione, in accordo con Agenzia delle Dogane, delle pratiche doganali per l'import export di autoveicoli.

Iniziando dai poli logistici che, tramite specifici accordi, potranno essere considerati funzionalmente connessi all'attività portuale e dunque inseriti nella ZIs, lungo le combinazioni sopra ricordate fra driver settoriali e modi di trasporto di maggiore prospettiva futura, AdSP ha avviato accordi con altri soggetti delle catene logistiche più interessanti presenti nel suo bacino. Tali accordi possono aprire la strada verso il completamento delle filiere, tramite investimenti negli anelli intermedi fra manifatturiero e commercializzazione, che le agevolazioni della costituenda ZIs possono favorire.

In particolare, l'AdSP sta sviluppando accordi specifici:

- Con l'Interporto di Civitavecchia e fra questo e il polo logistico di Santa Palomba di Pomezia, al fine di veicolare le merci in container movimentate dal porto in modo più veloce ed efficace, anche attraverso gli snellimenti delle procedure doganali che faranno parte del pacchetto di agevolazioni offerte dalla ZIs. Da questo punto di vista, è importante sottolineare che l'Interporto di Civitavecchia è stato recentemente acquisito dalla Cfft, società italo-belga attiva nella movimentazione di prodotti

²⁵ Fonte: Srm su dati Grimaldi

ortofrutticoli freschi, peraltro già operante in banchina proprio nel porto in questione, e che tale acquisizione può collocare Civitavecchia al centro del rifornimento di tali prodotti per la Capitale. L'accordo con l'Interporto di Santa Palomba consentirebbe una intermodalità completa nave/ferro, e l'aggancio di Civitavecchia con il corridoio TEN Mediterraneo- Scandinavo, per il quale l'Interporto di Santa Palomba costituisce struttura di servizio. Detto corridoio consentirà quindi di collegare le merci in transito da Civitavecchia verso l'Austria, la Germania e la Scandinavia;

- con il Centro Agroalimentare Regionale di Guidonia, che è il polo logistico di riferimento di Roma per i prodotti agroalimentari ed ittici. Con tale struttura, l'Adsp ha stipulato a maggio 2018 un Protocollo d'Intesa che mira ad inserire i 140 ettari del CAR dentro il perimetro della ZIs, per portarli fino a 200 ettari. I numeri del Centro Agroalimentare di Roma possono essere sufficienti per valutare l'impatto dell'inserimento delle aree CAR nella perimetrazione della nascente ZLS. Le opportunità di sviluppo sono fotografate dalle dimensioni di quello che è diventato di gran lunga il primo hub logistico nazionale (vale da solo circa un terzo della somma delle 15 principali strutture logistico-distributive del fresco italiano, dati Italmercati) e attualmente il quarto nella ideale classifica europea (per dimensione dietro a Parigi, Madrid e Barcellona, davanti ad Amburgo e Berlino). Nel corso dell'ultimo anno è stato movimentato poco meno di un milione di tonnellate di ortofrutta (esattamente 924.000 tonnellate del totale di 4,3 milioni di tonnellate movimentate in tutta Italia) ed oltre 80mila tonnellate di prodotto ittico fresco. Ogni anno avvengono oltre 1,3 milioni di accessi di Tir nell'area del CAR. Il Car di Guidonia ha già 450 imprese attive nelle diverse fasi della filiera agroalimentare e, tramite l'inserimento nella ZIs ed i benefici ad essa connessi, conta di arricchire detta filiera con attività di trasformazione e lavorazione "light" di prodotti ortofrutticoli freschi, anche a servizio delle mense delle navi da crociera, che costituiscono un business molto importante, e di crescente rilevanza, per Civitavecchia. A regime, grazie alla partecipazione alla ZIs, il Car prevede di arrivare a 700 imprese ed a circa 7.000 addetti. Grazie all'accordo stipulato dal CAR con l'hub di Barcellona e l'apertura di un tavolo di lavoro a tre con il porto di Civitavecchia, si potrà progettare un vero e proprio corridoio doganale attraverso la direttrice Civitavecchia-Roma- L'Aquila-Teramo-Ortona, che possa collegare stabilmente la Spagna ai Balcani. (Italmercati e i mercati dell'adriatico);
- con l'Interporto di Orte, distante appena 85 chilometri da Civitavecchia, specializzato in logistica di prodotti agroalimentari refrigerati, che potrà, una volta che la superstrada Mestre-Orte-Civitavecchia sarà stata completata, costituire un rilevante supporto logistico per la movimentazione di prodotti agroalimentari surgelati e refrigerati che transitano da/per Civitavecchia e il resto del Paese, essendo già dotato di area doganale ed infrastrutture idonee e di una posizione geografica baricentrica in Italia. Peraltro, nell'Interporto si realizzerà un terminal ferroviario in grado di connettere in forma intermodale il traffico su gomma con l'alta velocità ferroviaria che transita lungo la linea Napoli-Roma-Firenze-Bologna-Milano.

Gli interporti laziali inglobabili nel progetto di ZIs



Fig. 6 – Srm

Una opportunità di divenire hub di smistamento di prodotti petroliferi di vario tipo (fra cui l'olio combustibile) deriva da un maggiore sviluppo della vocazione logistica della ex raffineria di Roma di Pantano, attualmente al centro di valutazioni di tipo ambientale e di un dialogo con i residenti. Tale area, di proprietà di Total, che sorge nel Nord Ovest della provincia di Roma, a ridosso dell'autostrada Roma- Civitavecchia, si intende realizzare modifiche impiantistiche che consentiranno il transito attraverso la struttura logistica di circa 1.100.000 m³ di grezzo all'anno.

Fotografia del sito di deposito prodotti petroliferi di Pantano (cerchiato in rosso). Il litorale sulla sinistra è quello di Fiumicino



Fig. 7 – Raffineria di Roma SpA

Tramite gli accordi con i poli logistici succitati, quindi, la ZIs potrà ampliarsi dal porto ed Interporto di Civitavecchia verso il Car di Guidonia, l'Interporto di Santa Palomba e quello di Orte. Tramite gli incentivi e le agevolazioni amministrative e doganali offerte dalla ZIs, in dette superfici sarà possibile effettuare operazioni del seguente tipo:

- groupage e consolidamento di piccoli lotti di merci;
- packaging ed imballaggio/disimballo di prodotti agroalimentari, chimico- farmaceutici, ceramici;
- etichettatura e bar-coding dei prodotti;
- refrigerazione e trattamento di prodotti ittici, carni ed ortofrutta;
- light manufacturing e prime attività di lavorazione di prodotti agroalimentari (ad es. pulitura, taglio,...), di prodotti del legno-arredo (ad es. primo assemblaggio di pannelli di legno) e/o metallurgici e/o automobili (ad es. verniciatura, trattamenti antiossidanti, ma anche prime attività di condizionamento e manipolazione delle materie prime ferrose e carbonifere in arrivo e destinate allo stabilimento Ast, ecc.).

Tale ipotesi di sviluppo produttivo o semi-produttivo all'interno dei poli logistici integrati nella ZIs di Civitavecchia riveste un ruolo centrale per lo sviluppo del Paese: secondo uno studio del Censis (2009)²⁶ all'interno dei 18 interporti operativi al momento dello studio, erano localizzate 1.021 aziende di logistica e lavorazione merci, per un totale di 18.000 addetti ai lavori, cui corrisponde un indotto di almeno 20.600 unità di lavoro, che genera un valore aggiunto non inferiore a 1,6 miliardi di euro, pari al 2,3 % del valore aggiunto generato in Italia dal settore dei trasporti e delle attività di logistica ausiliarie.

Il modello che potrebbe essere sviluppato tramite la ZIs, intesa nel senso di aggregatore fra il porto di Civitavecchia ed i poli logistici laziali ed umbri sopra descritti, potrebbe essere quello del "Distripark", ovvero piattaforme logistiche avanzate integrate con un sistema di trasporto intermodale. Le merci che arrivano nelle piattaforme vengono scaricate dai container e attraverso operazioni di confezionamento, etichettatura, assemblaggio, controllo di qualità e imballaggio, vengono preparate per la spedizione finale così come richiesto dal cliente e con i requisiti richiesti dal paese di destinazione. Nel suo interno trovano posto

²⁶ Il disegno dell'interportualità italiana. Fattori di crescita, sviluppo della logistica e dinamiche territoriali, Franco angeli.

magazzini, servizi gestionali, servizi informativi e telematici, ma anche capannoni dove poter svolgere attività manifatturiere per trasformare i semilavorati, di provenienza nazionale o internazionale, in prodotti finiti da avviare ai mercati esteri.

Tale configurazione consentirebbe, quindi, di valorizzare i “driver secondari” già identificati in precedenza, con riferimento alla prima manipolazione o light manufacturing di prodotti agroalimentari, del legno-arredo, metallurgici ecc. L’impatto economico è di interesse primario. Infatti, un container lavorato genera un fatturato di 2.300€, contro un fatturato di 300€ di un container solamente in transito. Inoltre, occorrono 42 occupati per lavorare 1.000 container; solo 5 per consentire il mero transito di 1.000 container. La presenza, nei poli logistici convenzionati con Civitavecchia, di attività di lavorazione delle merci containerizzate consentirebbe, quindi, a livelli inalterati di traffico attuale (con

108.402 container movimentati a Civitavecchia nel 2018) di realizzare circa 249 milioni di euro di nuovo valore aggiunto, e di creare circa 4.500 nuovi posti di lavoro. La rete ferroviaria laziale è costituita da 1.217 chilometri, dei quali il 92% è elettrificato. 803 chilometri, ovvero il 71%, sono a doppio binario. La regione è attraversata da due linee ad alta velocità strategiche per il Paese, ovvero la Napoli- Roma-Firenze-Bologna-Milano e la dorsale tirrenica (Napoli-Caserta-Latina-Roma- Grosseto-Livorno-Pisa-La Spezia-Genova Ventimiglia, con diramazioni verso Firenze oppure verso Torino). La stazione ferroviaria di Civitavecchia si trova proprio lungo tale dorsale, che consente di raggiungere Genova in quattro ore, Torino in sei ore, oppure Napoli in circa due ore.

Il collegamento ferroviario fra il porto e la stazione ha consentito *“un robusto traffico di autovetture in importazione, che hanno introdotto un’evoluzione nel segmento del traffico ro/ro nello scalo. Lo sviluppo delle infrastrutture marittime ha fatto conseguire risultati considerevoli nel corso degli ultimi anni, ma è l’infrastruttura ferroviaria che è emersa come cruciale nello sviluppo del segmento dei veicoli, soprattutto quelli in esportazione. Il traffico di FCA diretto in Paesi extra Shengen, soprattutto gli USA e l’Asia, è risultato competitivo proprio grazie all’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria. Il servizio si caratterizza per essere di carattere intermodale, con provenienza le fabbriche di costruzione di Melfi e di Cassino e destinazione l’infrastruttura ferroviaria”* (P.O.T. Civitavecchia 2018-2020). Ma la rete ferroviaria retroportuale consente anche il collegamento, via casse mobili, con Ast Terni, sia rispetto alla materia prima che al prodotto finito.

Il P.O.T. 2018-2020 prevede una serie di progetti di potenziamento del collegamento ferroviario con il porto, in particolare i seguenti, che hanno diretta connessione con il traffico merci:

- Riorganizzazione dell’attuale fascio ferroviario portuale, suddividendolo in due fasci autonomi, uno dedicato all’automotive, uno ai prodotti metallurgici;
- Realizzazione ed adeguamento delle deviate di connessione tra fascio e terminal operativi (Container e Automotive): realizzazione di una deviate sulla lunetta d’ingresso in ambito portuale, per la connessione diretta tra la rete ferroviaria ed il piazzale retrostante la banchina 25. Il collegamento è finalizzato a servire direttamente l’esistente Terminal Container ed il Terminal destinato allo stoccaggio delle auto. Adeguamento della attuale deviate di connessione con la banchina 23, al fine di ottimizzarne la geometria, mitigare gli impatti con la viabilità esistente ed anticipare il layout compatibile con la futura viabilità pubblica
- Messa in sicurezza del raccordo ferroviario di collegamento tra Stazione Centrale e Porto: attrezzaggio tecnologico terra/bordo di tutta la linea di collegamento tra il fascio Arrivi/Partenze (Civitavecchia Stazione Centrale) e quello di Presa/Consegna (Porto) ed il contestuale adeguamento tecnico sia dell’hardware sia del software, della centrale operativa della Stazione di Civitavecchia, che sovrintendono i movimenti all’interno della relativa area di competenza. L’intervento comprenderà inoltre l’elettrificazione di tutta la linea di raccordo. Ciò consentirà una automazione delle manovre ed un aumento della sicurezza.

Accanto agli interventi sulla rete ferroviaria interna al porto, saranno messi in campo interventi di potenziamento della rete esterna. In particolare, al fine di ottimizzare il numero di manovre da eseguire per l’invio dei materiali all’Interporto di Civitavecchia e di eliminare le possibili criticità legate all’utilizzo dei binari merci della stazione di Civitavecchia, è stata progettata una nuova bretella di raccordo (lunetta) che si stacca dal binario di collegamento tra il Porto e la stazione di Civitavecchia a circa 1,5 km dal fascio operativo portuale, per allacciarsi alla linea Civitavecchia-Orte in prossimità del raccordo DE.CAR.

Rete ferroviaria del retroporto di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino



Fig. 8 – Rfi

La rete stradale, dal canto suo, è costituita da 498 chilometri di autostrade (il 6% dell'intera rete nazionale), che collegano Roma con Perugia, Firenze, Bologna e Milano, verso nord, Frosinone, Caserta, Napoli e Salerno verso sud, L'Aquila, Teramo e Pescara verso est, connettendosi alla dorsale autostradale adriatica Bari-Venezia.

Civitavecchia è posta lungo la strada statale Aurelia, recentemente oggetto di lavori di potenziamento, che la collegano con Grosseto, Livorno, Pisa, La Spezia, Genova fino a Ventimiglia, con diramazioni per Firenze o Torino.

I progetti viari più rilevanti riguardano, in particolare, il completamento della superstrada Mestre-Orte-Civitavecchia. La superstrada Mestre-Orte, già esistente, lunga oltre 400 chilometri, connette due corridoi europei, quello scandinavo- tedesco-austriaco-tirrenico, che scende fino alla Sicilia (E45) e quello scandinavo-tedesco-ceco-austriaco-adriatico, che si biforca verso i Balcani e la Grecia, da un lato, e fino a Bari e Brindisi, dall'altro. Il progetto mira a prolungare la tratta Orte- Civitavecchia (l'attuale SS675 Umbro-Laziale), che attualmente finisce allo svincolo di Monte Romano per confluire nella SS1 Aurelia. Una volta completati i lavori, che potrebbero essere appaltati entro il 2020, Civitavecchia sarà connessa con due corridoi europei strategici, e potrà, quindi, godere di una apertura di mercato anche verso i Balcani e l'Europa dell'Est. Ciò consentirà, inoltre, di integrare pienamente l'Interporto di Orte con le movimentazioni portuali di Civitavecchia, integrando detto Interporto nel progetto di ZIs.

Complementarmente con il progetto di tale asse viario primario, il porto di Civitavecchia intende potenziare l'ultimo miglio del collegamento stradale, al fine di migliorare la competitività del trasporto, con particolare riferimento al Ro-Ro. L'attuale configurazione della viabilità portuale è attualmente costituita da una strada con carreggiata a due corsie, una per senso di marcia, che si estende da sud a nord, su tutto il sedime portuale urbanizzato. Soltanto nel tratto che costeggia il terminal delle Autostrade del Mare la carreggiata si allarga a quattro corsie, due per senso di marcia, al fine di agevolare le manovre di immissione e diversione verso i parcheggi dinamici a servizio degli imbarchi Ro-Ro e Ro-Pax.

L'attuale tracciato della dorsale stradale, lungo tutto il suo sviluppo, costituisce l'elemento connettivo sia dei vari terminali e piazzali operativi sia delle aree pubbliche che compongono tutto l'ambito portuale con i tre varchi d'accesso viabilistico principali (Varco Fortezza, Varco Vespucci e Varco Nord).

In particolare, il Varco Nord, che è quello destinato ai mezzi commerciali, si connette con la viabilità comunale esterna all'ambito portuale e da qui alla viabilità nazionale attraverso un angusto passaggio viabilistico che ad oggi rappresenta un vero e proprio collo di bottiglia che impedisce il fluido scorrimento dei mezzi commerciali operativi.

A livello di progettazione definitiva, per superare tale inconveniente che incide negativamente sui tempi di transito dei mezzi commerciali, e quindi sulla competitività portuale, l'Autorità Portuale ha sviluppato le seguenti ipotesi di intervento:

- a. Viabilità di raccordo a servizio della Darsena Traghetti: il collegamento tra la dorsale principale portuale ed i piazzali che compongono la nuova Darsena Traghetti avverrà attraverso una viabilità di servizio che andrà ad innestarsi, attraverso due rotonde di connessione poste alle estremità, alla rete viaria principale. In affiancamento alla dorsale verrà realizzata una complanare di servizio composta da corsie dedicate rispettivamente allo scorrimento, alle manovre di immissione e diversione ed all'accumulo di mezzi presso gli ingressi ai parcheggi dinamici asserviti ai diversi imbarchi.
- b. nuovo Varco Vespucci: Il progetto prevede la realizzazione di due rotonde, collocate in prossimità della scesa a terra delle rampe (lato sud) provenienti dalla bretella ANAS, che permetteranno lo svincolo del traffico veicolare direttamente sulla viabilità comunale per i mezzi che non sono diretti all'ambito portuale.

La rete viaria nel retroporto di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino



Fig.97 – ACI

3.6 La pandemia Covid-19 ed i suoi possibili riflessi sull'analisi a supporto dell'istituzione della ZLS

Va rilevato che le analisi contenute nel presente studio sono state eseguite prima e/o durante le prime fasi dell'epidemia da coronavirus e, quindi, soprattutto le stime previsionali sull'andamento dei mercati e dei traffici e sulle potenzialità economiche ed occupazionali della Zls derivano da un quadro macroeconomico complessivo molto più ottimistico di quello che si è poi venuto configurando a seguito dell'inattesa pandemia. Evidentemente, per i primi due anni, e nell'aspettativa che i blocchi all'economia derivanti dalle misure di contenimento sanitario vengano in larga parte rimossi entro la fine dell'estate del 2020, le stime potrebbero essere significativamente intaccate da tale evento. Evidentemente, al momento è impossibile fornire una stima previsionale del "quantum" di riduzione connessa all'evento pandemico, perché non è ancora chiaro l'impatto complessivo sull'economia (e quindi sulla logistica) del coronavirus.

Il settore marittimo è fortemente legato alla Cina, da cui è partito il virus alla fine di dicembre, un importante partner commerciale per diversi paesi e un leader chiave nella costruzione navale. Nel primo bimestre del

2020 il traffico complessivo delle merci movimentato dai porti marittimi cinesi si è attestato a 1,34 miliardi di tonnellate (-4,6%), di cui 618 milioni di tonnellate di traffico internazionale (+1,1%) e il traffico dei container è stato pari a 34,5 milioni di TEU (-10,6%). La produzione industriale cinese per gennaio-febbraio è diminuita del 13,5% rispetto all'anno precedente. Secondo i dati dello Shanghai International Shipping Institute, ciò ha portato a una riduzione dell'utilizzo della capacità nei maggiori porti cinesi - che è scesa tra il 20% e il 50%. Questo evento così dirompente sta già sortendo anche effetti sulle rotte. I bassi prezzi del petrolio, l'aumento delle eccedenze di tonnellaggio e il calo della domanda di merci hanno spinto i vettori a reindirizzare parte del tonnellaggio Asia- Europa dal corridoio del Canale di Suez alla rotta del Capo di Buona Speranza. Di riflesso, l'Autorità del Canale di Suez ha introdotto uno sconto del 17% per le containership che lo attraversino in direzione sud, e dal 60% al 75% per la rotta US East Coast – South e South East Asia, per cercare di limitare le scelte dei carrier di evitare il transito per risparmiare sui costi del pedaggio.

Detto rallentamento ha avuto effetto anche sui progetti di sviluppo della Belt and Road Initiative: tra gli altri sono fermi il corridoio economico Cina-Pakistan, la zona economica speciale di Sihanoukville in Cambogia, la centrale a carbone di Payra in Bangladesh e i progetti in Indonesia, Myanmar e Malesia. Sono dozzine i progetti Belt and Road che restano inattivi in tutto il mondo, per cui sarà necessario negoziare nuovamente il rimborso dei prestiti e allo stato attuale il futuro di molti progetti sembra incerto date le risorse estremamente limitate disponibili a seguito dell'epidemia²⁷.

Nel box che segue SRM ha cercato di dare conto, in termini molto generali e necessariamente aggregati, dell'impatto della pandemia su un segmento fondamentale dello shipping, ovvero il traffico container, che è uno dei "core" sui quali punta Civitavecchia per il suo sviluppo.

Occorre però non dimenticare che su un altro settore fondamentale, ovvero quello del Ro-Ro, impatterà in modo molto pesante la riduzione dell'85,4% delle vendite di autoveicoli nuovi registrata in Italia per il mese di marzo 2020, in termini tendenziali (fonte Unrae) un dato negativamente significativo che riporta il mercato italiano ai livelli dei primi anni Sessanta. A livello europeo, il calo delle immatricolazioni sul medesimo periodo è meno evidente, ma comunque forte (-20% in termini tendenziali, fonte Aci) ma non si può dire altrettanto dell'altro mercato fondamentale, ovvero quello statunitense, che fra marzo 2019 e marzo 2020 perde il 38,5% delle vendite di autoveicoli nuovi (fonte Marklines).

Sulla base di questi dati, considerando la composizione territoriale delle vendite del gruppo Fca/Psa, come desumibile dai dati riportati da Startmag.it, e stimando una ripresa nella seconda metà del 2020 che dimezzi le perdite sin qui registrate, è possibile stimare un impatto di riduzione complessiva del 19,5% dei traffici Ro-Ro legati al gruppo Fca/Psa nell'anno 2020.

Composizione territoriale delle vendite di autoveicoli di Fca e Psa nel 2018

Aree	Milioni unità	Valori %
Stati Uniti	2,3	28,75
Europa	4,3	53,75
Asia	0,5	6,25
Resto	0,9	11,25
Totale	 8,0	100,00

Tab. 10 – elaborazioni Srm su dati Startmag

²⁷ Shepard W., China's 'Health Silk Road' Gets A Boost From COVID-19 su Forbes (27 marzo 2020)

Impatto globale del coronavirus sullo shipping di container

Secondo le stime della società danese Sea Intelligence Consulting, il traffico globale di container potrebbe perdere, nel 2020, 17 milioni di Teus, ovvero il 10% del traffico mondiale attuale, con, però, un forte rimbalzo previsto per il 2021, come effetto della “fase 3” del coronavirus, ovvero la fase di shutdown generalizzato delle attività produttive in Europa ed in America del Nord, sul quale, peraltro, impatterebbero anche gli effetti di trascinamento della fase 1 e 2, legate, rispettivamente, allo shutdown cinese ed alla ripresa lenta del manifatturiero del gigante asiatico.

La società di consulenza inglese Drewry per il 2020 ipotizza tre scenari che spaziano dal +1,5 % (pari a +12 milioni di TEU movimentati nel mondo) al -3% (24 milioni di TEU in meno del 2019) con tutte e tre le principali rotte est-west che subiranno gli effetti dell'indebolimento della domanda.

La risposta dei carrier è stata pronta perché hanno gestito l'emergenza al meglio, togliendo rapidamente dal mercato capacità di stiva con ripetuti blank sailing e ottenendo che le tariffe di trasporto non crollassero. Una conseguenza molto evidente consta nella capacità di flotta inattiva che a maggio 2020 arriverà a oltre 3 milioni di TEU, pari al 13% dell'intera flotta²⁸, superando il precedente massimo di 2,46 milioni di TEU registrato all'inizio di marzo di quest'anno, livello superiore a quello che si è visto sulla scia della crisi finanziaria.

Alphaliner ha calcolato che la pandemia di COVID-19 sta comportando la cancellazione nel secondo trimestre di oltre 250 servizi di linea per il trasporto marittimo di container, pari al 30% della capacità di stiva su alcune rotte. L'obiettivo è naturalmente quello di contenere i costi. Secondo gli analisti di Sea-Intelligence se le compagnie riescono a mantenere i livelli dei noli quantomeno stabili e subiscono un calo della domanda di trasporto pari al 10% la perdita stimata per il loro business è di circa 6-8 miliardi di dollari nel 2020.

Se invece non riuscissero a limitare il calo dei noli e le tariffe di trasporto dovessero crollare come negli anni di crisi finanziaria post-2008 le perdite stimate per i vettori marittimi salirebbero a 23 miliardi di dollari.

Va tuttavia evidenziato che la pandemia Covid-19, le misure di blocco e le azioni restrittive messe in atto in ogni parte del mondo, hanno avuto un impatto fortissimo sulla puntualità del trasporto marittimo di container: Sea Intelligence calcola che solo il 65,1% delle navi svolge con puntualità le operazioni di movimentazione, il dato peggiore dal 2011, il che, ovviamente, si traduce in effetti negativi per i cicli produttivi ed i costi della clientela.

Con riferimento alle **rinfuse liquide**, le tensioni geopolitiche che riguardano l'alleanza OPEC+, stanno condizionando il mercato del trasporto di petrolio greggio su navi cisterna, e anche l'andamento dei noli. Gli eventi che hanno seguito la crisi nei primi mesi dell'anno sono andati a beneficio soprattutto dell'industria delle petroliere, riducendo i costi del carburante in generale, in un momento in cui, per effetto del forte rallentamento dell'economia dovuto all'epidemia da Covid-19, la domanda di petrolio avrebbe dovuto a sua volta seguire un trend discendente.

Nel breve termine, dunque domanda è influenzata positivamente poiché la rottura dell'alleanza OPEC+ ha aumentato drasticamente le esportazioni dell'Arabia Saudita. A più lungo termine, con l'accordo ritrovato nell'ambito dell'alleanza e per l'effetto dell'epidemia da Covid-19, la domanda di trasporto sia merci sia passeggeri sta diminuendo per cui la domanda mondiale di petrolio per il 2020 si prevede subirà una riduzione rispetto all'anno precedente.

Rispetto alle **rinfuse solide**, per terminare, il calo della domanda che si è avuto finora impatterà sulle performance dell'intero anno, poiché la Cina, che rappresenta il 35% di tutte le importazioni di rinfuse secche, ha ridotto i suoi acquisti per effetto dell'epidemia. A breve termine, la domanda dalla Cina è ancora debole, ma i dati sull'import (-4%) ed export (-17%) dei primi 2 mesi del 2020 evidenziano che il coronavirus ha avuto un impatto meno marcato sui volumi delle importazioni di quanto si potesse temere. Le principali merci rilevanti per lo shipping, tra cui carbone (+33% sui primi 2 mesi del 2019, in gran parte a causa dei carichi, che sono stati ritardati negli sdoganamenti fino a dicembre per contenere i superamenti della quota annuale

²⁸ Si veda anche paragrafo 2.

di importazione di carbone), minerale di ferro (+1%) e semi di soia (+14%), sono tutte aumentate. Altri dati suggeriscono che la produzione cinese di acciaio ha resistito bene a gennaio / febbraio, crescendo del 3,1% su base annua. Altri settori di rinfuse secche sono relativamente migliori. A medio termine, la maggiore domanda proveniente dalla Cina, si tradurrà in una prospettiva più positiva ma moderata poiché nel frattempo l'Europa e il Nord America sono nell'epicentro della pandemia. A più lungo termine, è previsto un ritorno molto graduale alla normalità.

I noli per le navi dry saranno influenzati negativamente dalla domanda sostanzialmente inferiore.

L'epidemia di Covid 19 ha colto impreparati i porti di tutto il mondo con una riduzione dei volumi di domanda senza precedenti. Tuttavia, questa situazione ha favorito alcuni spunti di riflessione: questo evento così dirompente, non prevedibile e del quale c'è ancora assoluta incertezza sulla sua risoluzione, ha fatto emergere con tutta la sua rilevanza la necessità di sostenere la digitalizzazione dei processi portuali. A seguito delle disposizioni delle misure per il contenimento dell'epidemia di Covid-19 le autorità portuali e gli operatori del cluster portuale (autotrasporto, spedizionieri, terminal portuali) si sono trovati ad affrontare l'esigenza della completa digitalizzazione delle procedure relative all'import-export. L'obiettivo è, da un lato, contenere la diffusione del coronavirus all'interno del porto limitando il contatto personale tra gli operatori della catena di approvvigionamento, dall'altro, semplificare le procedure e rendere più efficiente il ciclo logistico portuale, semplificando consegna e ritiro della merce da e verso i terminal portuali.

Fra le chiavi fondamentali per uscire da questa situazione di crisi, le scelte da realizzare per la ZIs di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta dovranno anche essere guidate dalle linee-guida scaturite dalla frontiera dell'innovazione tecnologica nell'ambito della portualità. È quindi necessario accennare al contesto dell'innovazione in ambito portuale per determinare alcune direttrici che potranno essere implementate nella futura ZIs, con riferimento alla digitalizzazione ed all'ambiente.

In termini di digitalizzazione, La digitalizzazione è un fattore chiave in grado di trasformare il business del trasporto marittimo e che riguarda sia le navi che le operazioni di movimentazione e la gestione dei porti. Per digitalizzazione si intende, in termini generali, una combinazione di tecnologie e l'industria del trasporto marittimo le sta utilizzando in modo crescente per migliorare sistemi e processi.

I carrier e gli spedizionieri stanno adottando misure per digitalizzare i processi interni, sviluppare infrastrutture informatiche integrate e offrire trasparenza in tempo reale sulle spedizioni. Come riportato dall'Unctad, alcune stime sostengono che la tecnologia potrebbe consentire un risparmio di \$ 300 in costi di sdoganamento per ogni consegna e quindi potrebbe potenzialmente generare \$ 5,4 milioni di risparmi sul carico di una nave che ha una capacità di 18.000 TEU. Tali nuove tecnologie si applicano al modo in cui le navi si muovono e operano, nonché al processo decisionale strategico e alle operazioni quotidiane negli uffici, e comprendono sistemi di navigazione automatica e di localizzazione del carico e piattaforme digitali che facilitano le operazioni, il commercio e lo scambio di dati. Tali tecnologie possono potenzialmente ridurre i costi, facilitare le interazioni tra i diversi attori e in generale migliorare l'efficienza della filiera marittima.

L'automazione e le navi prive di personale offrono opzioni interessanti relative alla possibilità di trasportare maggiore carico e ridurre il consumo di carburante e delle spese operative, come i costi dell'equipaggio. Allo stesso tempo però, quando le nuove tecnologie vengono incorporate nelle operazioni a bordo, le navi diventano più complesse da gestire.

I sistemi di tracciamento delle navi e del carico si stanno sviluppando rapidamente. Gli sviluppi tecnologici possono aiutare a generare business intelligence per la gestione degli asset e l'ottimizzazione delle operazioni, ad esempio nella fornitura di dati sul consumo di carburante e sulle prestazioni del motore. Tali sistemi consentono anche l'identificazione e il monitoraggio della posizione di una nave, nonché il controllo di altri aspetti che potrebbero essere importanti per quanto riguarda la manovrabilità e la stabilizzazione della rotta, migliorando la sicurezza della nave e garantendo la sicurezza dell'equipaggio.

La combinazione di sistemi di bordo e piattaforme digitali consente alle navi e alle merci di diventare parte di Internet delle cose. Una sfida chiave è stabilire l'interoperabilità, in modo che i dati possano essere scambiati senza problemi, garantendo al tempo stesso la sicurezza informatica e la protezione dei dati commerciali sensibili e privati.

Altre tecnologie rilevanti per il commercio marittimo comprendono la robotica, l'intelligenza artificiale e la produzione additiva o la stampa tridimensionale che possono facilitare la produzione regionalizzata e

sostituire la manodopera a basso costo. La stampa tridimensionale, in particolare, non dovrebbe causare un modello di rilocalizzazione massivo, ma potrebbe avere un impatto incrementale e influire su mercati di nicchia specifici. Col tempo, questa tecnologia potrebbe portare a utilizzare meno materie prime nella produzione ma per ora il suo impatto è marginale - le stime esistenti suggeriscono in termini di volumi TEU potrebbe generare una riduzione di meno dell'1% entro il 2035.

Le società armatoriali A.P. Møller-Mærsk, Mediterranean Shipping Company (MSC), Hapag-Lloyd e Ocean Network Express (ONE), tutte attive nel settore del trasporto marittimo di linea, mercato nel quale sono rispettivamente il primo, secondo, quinto e sesto operatore mondiale per capacità di carico della flotta, hanno formalmente istituito la Digital Container Shipping Association (DCSA), associazione senza fini di lucro con sede ad Amsterdam, in Olanda, che ha lo scopo di esaminare, sviluppare, adottare e aggiornare standard di information technology per la creazione, trasmissione e immagazzinamento di informazioni e documenti che vengono scambiati tra i partecipanti alla supply chain del trasporto marittimo containerizzato internazionale.

L'applicazione della digitalizzazione nei porti permea tutti gli aspetti di un business, incluse operazioni, pianificazione, sviluppo di infrastrutture di progettazione e manutenzione. Le tecnologie pertinenti possono aiutare a ottimizzare il traffico; aumentare l'efficienza operativa, la trasparenza e la velocità del processo; automatizzare i processi; e ridurre le inefficienze e gli errori. Esempi concreti di modi in cui l'impatto delle tecnologie innovative sarà probabilmente avvertito nei porti includono modifiche alle operazioni di carico e scarico (comunicazione machine-to-machine, soluzioni di piattaforma, robotica e forza lavoro mobile), stoccaggio (analisi dei grandi dati, misurazioni smart) elaborazione industriale (smart grid, gestione intelligente dell'energia, stampa tridimensionale, analisi della sicurezza e manutenzione predittiva). La digitalizzazione ha già avuto effetti sulle operazioni di molti porti che sono cambiate radicalmente negli ultimi decenni. Ad esempio, le tecnologie di scansione sono sempre più utilizzate per la sicurezza e la facilitazione degli scambi, mentre si sta diffondendo l'automazione del terminal container per migliorare la produttività e l'efficienza e garantire un vantaggio competitivo. L'uso di sistemi di gestione robotizzati e controllati in remoto e la transizione dai processi manuali a quelli automatizzati è ancora agli stadi di utilizzo relativamente precoci, poiché il 97% dei terminal portuali di container mondiali non è automatizzato. Drewry Maritime Research stima che la quota di terminal container completamente automatizzata sia circa l'1%, mentre i terminal semi-automatici ne rappresentano il 2%. I terminal completamente automatizzati sono quelli in cui l'accatastamento dei piazzali e il trasferimento orizzontale tra la banchina e il piazzale sono automatizzati, mentre i terminali semiautomatici sono quelli in cui è automatizzato solo l'accatastamento dei piazzali.

Con riferimento all'ambiente, una innovazione molto interessante riguarda i nuovi carburanti navali a basso impatto ambientale, basati sul Gnl, sigla che sta per gas naturale liquefatto ed è considerato il combustibile fossile più pulito al mondo. Sarà utilizzato, in futuro sempre più frequentemente, per alimentare anche le navi che solcano i mari di tutto il mondo.

L'LNG è un gas naturale (prevalentemente metano, CH₄) convertito in forma liquida per facilitarne lo stoccaggio o il trasporto. È inodore, atossico e non corrosivo ed è considerato il combustibile fossile meno inquinante al mondo. È un combustibile per trasporto marittimo economico, pulito e sicuro, sempre più disponibile a livello mondiale e soddisfa inoltre i requisiti attuali e futuri in fatto di emissioni, oltre ad offrire il vantaggio di ridurre in modo significativo il particolato e le emissioni di gas serra.

L'utilizzo dell'LNG al posto del combustibile diesel per trasporto marittimo offre numerosi vantaggi in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera: assenza di emissioni di anidride solforosa (SO_x), riduzione del 25% circa delle emissioni di anidride carbonica (CO₂), dell'85% circa delle emissioni di ossidi di azoto (NO_x) e del 95% circa delle emissioni di particolato (PM). L'LNG è un gas naturale che viene convertito in forma liquida attraverso il raffreddamento a -162° C. Questo processo ne riduce il volume di 600 volte e consente un trasporto e uno stoccaggio facili e sicuri. La densità del gas liquefatto è circa la metà rispetto a quella dei combustibili tradizionali, pertanto richiede un serbatoio dal volume più grande, con uno spazio generalmente superiore di 1,8 volte.

I motori ibridi a doppia alimentazione possono utilizzare anche gasolio marittimo (MGO) per far fronte a eventuali non disponibilità di LNG e per rispettare i regolamenti di ritorno sicuro in porto, che impongono una piena ridondanza dei sistemi di propulsione e di generazione di energia. Un motore ibrido a doppia

alimentazione può utilizzare gasolio marino o gas naturale come combustibile primario. Nell'eventualità di carenze di approvvigionamento di gas, sarà possibile passare automaticamente al gasolio marino convenzionale senza soluzione di continuità.

L'LNG è il futuro. Ad oggi sono state ordinate 118 navi alimentate a LNG, 14 delle quali sono navi da crociera. La flotta di navi a LNG (escluse le navi cisterna) è raddoppiata dal 2014 al 2018.

3.7 Sintesi

L'analisi di contesto sviluppata da SRM è servita per due finalità, strettamente connesse con l'esigenza di delineare le linee di intervento della Zls di cui al successivo capitolo 4. Da un lato, l'esigenza è quella di evidenziare le principali dinamiche recenti dell'economia laziale, con particolare riferimento a quelle legate agli scambi commerciali ed all'economia marittima e portuale, nonché alle infrastrutture ed alle connessioni logistiche esistenti o in sviluppo, evidenziando anche le possibili modifiche dello scenario che sono state indotte dall'epidemia di Covid-19. Dall'altro, si è voluto evidenziare quali siano i driver settoriali più interessanti per lo sviluppo imprenditoriale interno alla costituenda Zls, in base alle specializzazioni produttive che il territorio esprime ed alla struttura settoriale dell'interscambio commerciale marittimo da e per la regione, tenuto conto anche delle movimentazioni e del bacino di mercato dei due principali porti concorrenti (Livorno e Napoli). I driver settoriali sono stati suddivisi in primari, ovvero in grado di apportare immediatamente opportunità di investimento imprenditoriale dentro le aree incluse nella Zls, e secondari, che richiedono una prospettiva di sviluppo di più lungo periodo (soprattutto perché richiedono scelte politiche di fondo anche in termini di modello di sviluppo territoriale).

I principali risultati di tale analisi di scenario – effettuata, come più volte detto, con il supporto di SRM -, e le loro implicazioni per la definizione delle linee di intervento che verranno proposte nel prossimo capitolo, vengono compendiate nella seguente tavola sinottica.

Sintesi dell'analisi di scenario	Linee di attività proposte per la ZLS
Una situazione economica regionale che, almeno fino alla crisi del Covid-19, era caratterizzata da buone dinamiche di crescita	Vi sono i presupposti di base per lanciare una zona logistica semplificata sull'intero sistema portuale laziale, che abbia come bacino di riferimento l'intera regione, più aree dell'Umbria (per il siderurgico) della Campania settentrionale e del sistema portuale adriatico abruzzese (in virtù di specifici accordi fra Adsp) al fine di supportare la vocazione esportativa della regione
Tale crescita è stimolata dall'economia del mare, ed in particolare dalla filiera portuale e logistica, con i suoi settori connessi (servizi avanzati, Ict) e dalla centralità del mercato romano, ma anche di numerosi poli industriali export-oriented (nelle province di Roma, Latina, Frosinone)	
Il mercato marittimo potenziale dei porti laziali è molto ampio: il 77% dell'import/export da/per il bacino di gravitazione dei porti laziali avviene via mare; se fosse in grado di catturare maggiori flussi di trasporto attualmente transitanti su gomma (ad es. tramite lo short sea trade), la movimentazione dei porti laziali potrebbe raddoppiare rispetto alla dimensione attuale, ancora sottodimensionata (tra la Spagna e l'Italia viaggiano, ogni anno, circa 900.000 camion e "solo" 100.000 transitano da Civitavecchia) – fonte Grimaldi	
Nonostante i progetti in atto, la situazione logistica retroportuale laziale non è ancora ottimale in termini di connessioni infrastrutturali e fra porti ed aree logistiche intermodali esistenti	Inserimento nel progetto degli interporti di Civitavecchia, Guidonia, Orte, possibilità di inserire il deposito petrolifero di Pantano, legato al porto di Fiumicino. La sola lavorazione delle merci containerizzate consentirebbe, a livelli inalterati di traffico attuale di realizzare circa 249 milioni di euro di nuovo valore aggiunto e di creare circa 4.500 nuovi posti di lavoro.
Grandi prospettive di sviluppo sono associabili alla valorizzazione del corridoio TEN Barcellona-Civitavecchia-Ploce, proposto da Adsp, l'asse intermodale trasversale Lisbona-Kiev, supportato da un accordo fra Regione Lazio ed Abruzzo e il corridoio Gaeta-Brindisi-Patrasso	Potenziamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie fondamentali (completamento della SS Civitavecchia- Orte, miglioramento della viabilità di raccordo ed interna al porto, potenziamento collegamento ferroviario fra porto di Civitavecchia e dorsale ferroviaria tirrenica, migliore infrastrutturazione interna al porto, come la nuova diga

	foranea, il completamento del nuovo terminal traghetti, l'urbanizzazione di aree esterne acquisite).
Le specializzazioni produttive settoriali regionali, incrociate con le caratteristiche della movimentazione portuale per tipologia (Ro-Ro, rinfuse liquide essenzialmente petrolifere, rinfuse secche carbonifere e di materiali ferrosi o per le costruzioni, container) suggeriscono di puntare alla movimentazione, nella ZIs, dei seguenti prodotti, o driver primari: automotive, reefer agroalimentari, prodotti chimici e farmaceutici, componentistica per l'industria aerospaziale, prodotti di acciaieria e di sviluppare, dentro l'area della ZIs, i seguenti settori di attività (driver secondari): servizi logistici intermodali, di magazzinaggio, di spedizione, assicurazioni, light manufacturing, packaging, labelling, groupage, riparazione e trattamenti speciali prodotti in temporanea sosta nell'area doganale; cantieristica da dismissione; Bunkeraggio e servizi per navi a carburante alternativo (Gnl); servizi alle imprese insediate nella ZIs (Tlc, mense, banche, ecc.); fornitura di prodotti alimentari locali e tipici alle navi da crociera in sosta	Linee di intervento legate alla messa a disposizione, a favore degli investitori, di semplificazioni amministrative per l'insediamento e l'avvio di attività produttive in area portuale (riduzione tempistiche autorizzazioni e valutazioni ambientali, urbanistiche e paesaggistiche, SUAP digitale a regia del Comitato di indirizzo, Conferenza di Servizi Semplificata, ecc.), per lo snellimento delle pratiche portuali e lo sveltimento delle movimentazioni interne (zona doganale interclusa, fast corridor). Messa a disposizione di incentivi fiscali (ad es. tramite la 208/2015, ma anche l'abbattimento dell'Irap) di programmi di agevolazione negoziata di livello regionale (ad es. contratti di sviluppo a regia regionale) e di incentivi per le start up e le nuove imprese, comunitaria, nazionali ed anche regionali.
Il porto di Gaeta rappresenta uno snodo di collegamento internazionale tra l'unico scalo portuale nazionale della Provincia di Latina ed il suo hinterland, al servizio dei numerosi insediamenti industriali presenti nella macro area interregionale, che interessa vaste realtà territoriali site nelle province di Latina, Frosinone e Caserta. L'hinterland portuale di Gaeta si caratterizza per la presenza di un bacino industriale nel settore chimico, meccanico, siderurgico, agroalimentare, ceramico e petrolifero, talché lo scalo di Gaeta, con una movimentazione di rinfuse solide limitata a ca 450.000 tonnellate ed una banchina petroli che movimentata il 50% del suo potenziale, è sottodimensionato rispetto alle sue potenzialità.	- Nuovo piazzale portuale di Gaeta; - Potenziamento connessione ferroviaria aree portuali e retro- portuali di Gaeta per collegamento con rete nazionale; - Risoluzione di criticità strutturali nell'accessibilità stradale nel porto di Gaeta; - Completamento del porto commerciale di Gaeta; - Su Gaeta: delocalizzazione Pontile petroli dell'ENI, riqualificazione ambientale degli ambiti cantieristici e potenziamento della Banchina Caboto; - programma di sviluppo della zona retroportuale di Gaeta oggetto di dismissione da parte dell'Eni, Accordo quadro sottoscritto con il Consorzio industriale; - azioni di sviluppo della filiera agroalimentare, della cantieristica e dell'economia del mare nell'area di Gaeta
Impatto molto rilevante della crisi da Covid-19 su almeno due comparti portuali fondamentali: Ro-Ro (le immatricolazioni di autoveicoli sono calate del 20% in Europa e del 39% negli USA) e container (per i quali si prevede un calo del 10-15% del traffico mondiale).	Estendere il credito d'imposta alle Zone Logistiche Semplificate. Riduzione o abrogazione di imposta regionale sui canoni concessori sul demanio marittimo (portuale). È opportuno ricordare che il Governo ha sospeso il pagamento dei canoni di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 relativi al periodo compreso tra la data di entrata in vigore del presente decreto e quella del 31 luglio 2020.

Fonte: SRM

4. Possibili linee di intervento, strumenti e impatti

4.1 Analisi di benchmark nazionale

Al fine di evidenziare quali siano i potenziali benefici di tipo amministrativo e procedurale, oltre che agevolativo (in questo caso tenendo conto del fatto che gli incentivi non devono avere alcun impatto sul bilancio dello Stato, e quindi dovranno essere esclusivamente a carico della Regione) di una ZIs, SRM ha condotto un esercizio di benchmark mirato ad identificare alcune best practice utilizzabili per Civitavecchia, in materia di semplificazioni amministrative e procedurali e possibili incentivi alle imprese localizzate nella istituenda ZIs. Tale benchmark ha coinvolto i Piani di Sviluppo Strategico delle Zes seguenti:

- Il Piano Strategico della Zes di Gioia Tauro;

- Il Piano Strategico della Zes Interregionale Adriatica di Puglia e Molise;
- Il Piano Strategico della Zes Interregionale Ionica di Puglia e Basilicata;
- Il Piano Strategico della Zes della Campania.

Inoltre, qualche spunto interessante può derivare anche dal dibattito progettuale in corso sulla Zls dell'Emilia-Romagna.

Prima di scendere all'analisi delle specifiche progettualità di ogni caso di studio, è stato evidenziato ciò che esiste a livello nazionale. Con riferimento alle semplificazioni amministrative, va menzionato l'articolo 3-ter del D.L. 135/2018, che è valido per tutte le Zes e tutte le Zls. Detto articolo prevede che:

- a) Vengano ridotti di un terzo i termini in materia di valutazione d'impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS), autorizzazione integrata ambientale (AIA) ed autorizzazione unica ambientale (AUA), in materia di autorizzazione paesaggistica, in materia edilizia e di concessioni demaniali portuali;
- b) eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta comunque denominati la cui adozione richiede l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso comunque denominati di competenza di più amministrazioni sono adottati ai sensi dell'articolo 14-bis della legge n. 241 del 1990 (conferenza di servizi); i termini ivi previsti sono ridotti della metà;
- c) il Comitato di indirizzo della ZES assicura il raccordo tra gli sportelli unici istituiti ai sensi della normativa vigente e lo sportello unico portuale, che opera quale responsabile unico del procedimento ai sensi della legge n. 241 del 1990 per la fase di insediamento, di realizzazione e di svolgimento dell'attività economica nella ZES. Lo sportello unico è disponibile in formato digitale, in almeno una lingua diversa dall'italiano, ed è organizzato sulla base di moduli e formulari standardizzati;
- d) possono essere istituite zone franche doganali intercluse ai sensi del regolamento (UE) n. 952/2013²⁹. Le merci al loro interno possono essere soggette ad ulteriori attività industriali, commerciali e di servizi dirette alla loro conservazione, presentazione e rivendita o riesportazione, previa comunicazione alle autorità doganali competenti. Le zone franche in esame sono considerate fiscalmente zone come extra-doganali e godono di determinati vantaggi fiscali per lo svolgimento di attività economiche, come la sospensione dal pagamento dei dazi all'importazione delle merci fino a quando risulti chiara la loro destinazione finale tra esportazione finale fuori dall'UE oppure immissione in libera pratica nel territorio comunitario. Per questo motivo le cessioni delle merci ivi collocate in caso di trasferimento verso l'estero sono considerate "fuori campo IVA",
- e) entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame, ogni regione interessata poteva presentare al Ministro per il Sud una proposta di protocollo o convenzione per l'individuazione di ulteriori procedure semplificate e regimi procedurali speciali.

È peraltro possibile, sia per le Zes che per le Zls, accedere alla semplificazione del corridoio doganale semplificato (fast corridor), procedura gestita da Agenzia delle Dogane al fine di monitorare con un unico sistema informativo i movimenti di un container fra vari depositi, accelerando i tempi di transito doganale dello stesso. Inoltre, per tutte le Zes (ed a partire da gennaio 2020 anche per le Zls, ma limitatamente alle aree ricomprese nella carta regionale degli aiuti della Ue a titolo dell'articolo 107, comma 3, lettera c, del Trattato), è attuato il credito d'imposta di cui alla legge 208/2015 in formato "potenziato", cioè, per le sole imprese insediate nella Zes, con un limite di investimento massimo fino a 50 milioni di euro, in luogo dei 1,5-15 milioni di tetto massimo previsto dalla 208/2015. Il credito di imposta è utilizzabile fino a tutto il 2022.

4.2 Prima individuazione delle aree interessate dalla ZLS

Lo studio si è esercitato anche per individuare i Comuni, al cui interno selezionare le aree da coinvolgere nella istituenda Zona Logistica Semplificata (ZLS)³⁰. Ai sensi della legge 27 dicembre 2017 (Legge di bilancio 2018)

²⁹ Tale possibilità è specificamente prevista anche per le Zls dal DL 135/2018, convertito in legge 12/2019, all'art. 3-ter

³⁰ Art.1, commi 61-65, legge 27 dicembre 2017 (Legge di bilancio 2018) e DGR 30 ottobre 2018, n. 621 recante «Avvio iter amministrativo per

e DGR 30 ottobre 2018, n. 621, sono considerati inclusi de facto i comuni all'interno dei quali si trovano le strutture portuali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

Quindi, sulla base di quanto sopra richiamato, al fine di individuare nel territorio regionale i Comuni all'interno dei quali individuare le aree per le quali possano essere attivati gli strumenti di cui alla istituzione ZLS, è stato proposto un criterio metodologico oggettivo che potesse rispondere ai requisiti generali prefissati dalla normativa di riferimento. In questo esercizio, per coerenza metodologica sono stati inclusi anche i tre Comuni inclusi de facto.

Con tale obiettivo si è optato per privilegiare gli aspetti collegati con lo sviluppo industriale ed economico del territorio relativamente alle attività logistico-portuali di riferimento, considerando parimenti di interesse l'implementazione del sistema delle relazioni internazionali di impresa e, più in generale, il consolidamento del tessuto imprenditoriale laziale.

In dettaglio, quindi, sono stati selezionati i seguenti indicatori, rilevabili su base comunale nella regione analizzata:

1. Presenza o meno di aree industriali all'interno del comune (fonte Unindustria - "Aree Industriali e Start Up" - Maggio 2019);
2. Livello di presenza all'interno del comune di imprese cosiddette "port related", ovvero appartenenti ai settori di impresa che – secondo le statistiche ufficiali - maggiormente interagiscono con gli attuali sistemi portuali (fonte MIT - CNIT, ISTAT – indagine sui trasporti marittimi ed elaborazioni su dati ASIA - Archivio statistico delle imprese attive)³¹;
3. Livello di internazionalizzazione del tessuto imprenditoriale comunale, inteso nella sua componente di movimentazione in export ed import di merci (fonte ISTAT – COE, dati in valore);
4. Livello di presenza all'interno del comune di attività imprenditoriali comunque intese (fonte ASIA - Archivio statistico delle imprese attive, n. di imprese e n. di addetti).

Per ciascuno dei predetti indicatori, sulla base delle risultanze statistiche desumibili dalle fonti ufficiali, sono state realizzate delle elaborazioni cartografiche di dettaglio comunale.

Completato questo lavoro, è stata quindi elaborata una matrice complessiva di riepilogo che riporta le diverse combinazioni osservate per le quattro caratteristiche monitorate.

Al termine di questa analisi statistica, si è, quindi, proceduto con l'elaborazione di una prima proposta di clusterizzazione dei Comuni regionali sulla base della presenza combinata dei differenti criteri esaminati. Il lavoro di raggruppamento dei comuni è stato, quindi, sintetizzato su apposita cartografia e, successivamente, analiticamente descritto. Utilizzando le informazioni statistiche alla base della metodologia di individuazione – per cluster – delle aree industriali, della concentrazione di imprese «port related», dell'intensità di internazionalizzazione (ipotizzando input di lavorazione interna nelle importazioni, output semilavorati per produzioni estere nelle esportazioni), sono state analizzate le aree portuali appartenenti ai Comuni di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

La ratio dell'analisi è funzionale all'elaborazione di politiche regionali connesse con l'esistenza di aree portuali (e retroportuali) sia per interventi di riconversione sia, in senso più ampio³², per «[...] creare le condizioni favorevoli per l'attrazione di nuovi investimenti in tali aree e contribuire alla competitività, alla crescita economica e all'incremento del livello occupazionale dell'intero cluster portuale e logistico laziale e, di conseguenza, dell'intera regione Lazio [...]».

Per l'insieme delle tre aree portuali, le informazioni statistiche ufficiali informano sia sulla struttura produttiva sia sul volume di attività economica: (i) il commercio estero è, in maniera preponderante – con quote comprese tra l'85 e il 95 per cento – concentrato nell'area di Fiumicino; (ii) le imprese «port related» si concentrano (circa l'82 per cento) nei comuni di Civitavecchia e Fiumicino e gli addetti alle imprese «port

l'istituzione della Zona Logistica Semplificata relativamente all'area portuale del Tirreno Centro Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta) (L. n. 205/2017) ».

³¹ In dettaglio l'elaborazione è stata svolta: (i) partendo dall'esame dei traffici che interessano i porti italiani; (ii) individuando a livello nazionale, sbarchi e imbarchi di merce, distribuiti secondo un raggruppamento della classificazione NST-07 (la classificazione delle merci appositamente studiata per classificare le merci interessate al trasporto marittimo); (iii) assumendo – quale vincolo – che il comportamento nel trasporto delle merci nazionali (per classificazione ATECO 2007) maggiormente interessate al trasporto per via marittima sia applicabile alle merci regionali. Per ottenere le imprese regionali che producono merci destinate – con alta probabilità – al trasporto marittimo (imprese port related).

³² Citata DGR 30 ottobre 2018, n. 621.

related» sono situati nel comune di Civitavecchia (57 per cento); (iii) la maggior concentrazione di imprese totali (attorno al 47 per cento) è situata nell'area di Fiumicino in cui si trovano, anche, il 73 per cento degli addetti; (iv) la più elevata quota di fatturato complessivo (l'88 per cento) si riscontra nel comune di Fiumicino. La quota di beni e servizi esportata (in percentuale del fatturato totale) è pari allo 0,8 per cento.

Con l'obiettivo di creare aree omogenee e sinergiche sul territorio, creando un volano per lo sviluppo territoriale regionale partendo dalle infrastrutture portuali di cui alla ZLS, a partire dalla citata analisi statistica è stato implementato un cluster territoriale che può rappresentare il volano per lo sviluppo della ZLS regionale. In tale nuovo cluster risultano inclusi i comuni nei quali insistono infrastrutture portuali e piattaforme logistiche di rilevanza regionale (Civitavecchia, Tarquinia, Fiumicino, Gaeta, Roma, Santa Palomba/Pomezia, Guidonia, Orte, Fondi) oltre a quelli individuati dall'analisi territoriale e statistica menzionata.

Il Legislatore, infatti, come per le ZES, ha inteso istituire le ZLS principalmente per lo sviluppo della portualità e retroportualità, tanto che la stessa Regione Lazio ha declinato tale concetto nelle proprie Delibere di Giunta.

Ai fini della istituzione della Zona Logistica Semplificata nella Regione Lazio, sono quindi stati identificati i seguenti Comuni (in grassetto i Comuni di cui al capoverso precedente) che potrebbero costituire una prima ipotesi di base territoriale:

Allumiere	Gaeta
Anagni	Guidonia Montecelio
Aprilia	Latina
Cassino	Monterotondo
Ceprano	Orte
Cisterna di Latina	Pomezia
Civita Castellana	Pontinia
Civitavecchia	Rieti
Colleferro	Roma
Ferentino	Santa Marinella
Fiano Romano	Santa Palomba/Pomezia
Fiumicino	Tarquinia
Fondi	Tolfa
Formello	Viterbo
Formia	
Frosinone	

Oltre ai Comuni le cui porzioni di territorio ricadono nella circoscrizione dell'AdSP, secondo lo schema sopra proposto rientrerebbero nella ZLS le principali piattaforme logistiche laziali, ovvero:

PIATTAFORMA LOGISTICA ROMA-FIUMICINO

La piattaforma logistica di Roma-Fiumicino è localizzata nel cosiddetto Quadrante Ovest dell'Area Metropolitana di Roma, a meno di 15 km dal Grande Raccordo Anulare. E', inoltre, adiacente all'Autostrada A12 Roma-Civitavecchia, a cui sarà direttamente collegata tramite un apposito svincolo, la cui costruzione è già in fase di assegnazione da parte della Regione Lazio.

Tale piattaforma logistica è anche confinante con la recinzione della pista 3 dell'Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino, in prossimità della Cargo City, nonché nelle immediate vicinanze della Nuova Fiera di Roma e del polo commerciale di Commercium.

L'obiettivo a medio termine della piattaforma logistica di Roma-Fiumicino è quella di costituire un polo intermodale gomma - ferro - mare - aereo con un traffico annuo previsto di 2.500.000 tonnellate di merci.

A rendere ancora più efficace l'intermodalità è l'iniziativa volta a realizzare uno specifico collegamento diretto su gomma tra l'Interporto stesso e la Cargo City dell'aeroporto di Fiumicino.

A questo proposito va evidenziato che, a fronte della realizzazione di tale collegamento, si otterrebbe anche un considerevole beneficio anche per la viabilità urbana ordinaria, considerato che il nuovo percorso sarebbe di 4 km contro gli attuali 16 km.

Inoltre, è anche allo studio la creazione di un Terminal ferroviario, che sarebbe posto nella zona a Nord della piattaforma logistica e che consentirebbe di creare collegamenti diretti su ferro sia con il Porto di Civitavecchia, da cui dista solo 60 km, che con la Cargo City dell'Aeroporto di Fiumicino.

E' opportuno menzionare che, in corrispondenza dell'ingresso Est e dell'ingresso Ovest, sono previsti anche spazi dedicati dove poter ospitare eventuali postazioni doganali, in virtù anche dell'ambizione di assurgere ad HUB CARGO non solo per l'Italia, ma anche per tutti quei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo e che oggi vedono penalizzato il proprio sviluppo economico per la carenza di simili infrastrutture.

La piattaforma logistica di Roma-Fiumicino sarà, invece, in grado di offrire alle merci che vi graviteranno proseguimenti con modalità multimodali, via mare (RO- RO), via terra (camion o treno) e via aerea.

Il progetto nella sua interezza prevede un investimento complessivo di circa 500 milioni di euro e si articola sulle seguenti componenti:

- Superficie Fondiaria ca. 1.600.000 mq;
- Comparto Logistica = n° 10 capannoni per complessivi 320.554 mq;
- Centro Direzionale, posto all'interno del Comparto Logistica ed adiacente all'ingresso Est, per complessivi ca. 25.000 mq;
- Comparto Artigiani, situato ad Ovest del Comparto Logistica e costituito da un capannone di ca. 22.500 mq, di cui è già stato elaborato il progetto architettonico;
- Comparto Servizi, situato ad Est del Comparto Logistica, che si estende su una superficie territoriale di ca. 90.000 mq, da destinare a servizi di supporto alle attività del Comparto logistica (e.g. alberghi, ristoranti, commercio al dettaglio, uffici, stazione di servizio carburanti, banche, pubblici esercizi, etc);
- Terminal Ferroviario, situato a Nord del Comparto Logistica su un'area di ca.
- 250.000 mq e su cui sarà possibile realizzare, oltre all'area pavimentata per ospitare i binari ferroviari ed i piazzali di smistamento merci, anche ca. 26.000 mq di edifici di servizio al Terminal stesso (rimessa/officina locomotore, servizi per il personale, magazzini, impianti tecnologici specifici).

INTERPORTO CIVITAVECCHIA "CFFT"

L'interporto di Civitavecchia "CFFT" è stato recentemente acquisito dalla società di diritto belga "Noord Natie", già presente nel porto di Civitavecchia con la società Civitavecchia Forest Fruit Terminal, che opera sulla banchina 24 con un terminal dedicato allo stoccaggio dei prodotti agroalimentari.

L'interporto di Civitavecchia, ben collegato tramite rete stradale all'Autostrada A12 Roma-Civitavecchia, è dotato di magazzini refrigerati e non, per una superficie coperta di 44.000 mq su un totale di 500.000 mq, ed un piazzale esterno di circa 300.00 mq.

I magazzini presenti sono sei, ciascuno di 6.500 mq con altezze di 11,50 mt l'uno. Tra le facilities, oltre ai servizi di sicurezza con cancelli d'ingresso sotto sorveglianza 24/7, che coprono anche i controlli ai parcheggi per rimorchi e camion, vanno menzionati i servizi di pallettizzazione dei contenitori, il controllo di qualità per la conservazione a diverse temperature, sottoassemblaggio, imballaggio ed etichettatura, ecc.

L'obiettivo principale dell'Interporto di Civitavecchia è quello di creare una sinergia stabile fra l'oro stesso e il porto, anche attraverso il miglioramento dei collegamenti ferroviari, che dovranno essere completati per quanto riguarda il tratto mancante della lunghezza di 1,5 km.

L'interporto di Civitavecchia costituisce anche un'occasione per acquisire nuovi traffici per il terminal portuale, come già dimostrato dalle prime commesse che l'azienda è riuscita ad ottenere, passando in pochi mesi da circa 50 dipendenti ad oltre 80 lavoratori.

INTERPORTO ORTE

L'interporto di Orte è individuato dal Regolamento (UE) 2013/1315 come terminale ferro/strada della rete TEN-T, che agisce su un corridoio della Rete "core" (Helsinki-La Valletta).

Per la sua localizzazione, in prossimità dello svincolo dell'Autostrada A1 e della grande viabilità di collegamento tra Lazio e Umbria, la struttura rappresenta il naturale hub per il progetto della distribuzione urbana delle merci su ferrovia.

L'interporto si estende su un'area di 320.000 mq e può contare su un magazzino di 12.500 mq di cui 6.500 adibiti a secco e 6.000 allestiti con 7 celle frigorifere a tecnologia avanzata, a temperatura e umidità controllata. La parte ferroviaria, in fase di realizzazione, terrà conto delle seguenti esigenze funzionali:

- un'area coperta servita direttamente da almeno un binario di carico/scarico con possibilità di accesso diretto al piano di carico dei carri ferroviari. In ogni caso le operazioni saranno svolte assicurando la protezione dagli agenti atmosferici.
- Un'area dedicata alla manovra ferroviaria e alla sosta dei carri, individuando una soluzione in grado di ridurre i relativi costi sia in fase di accesso/egresso alle aree operative, sia in fase di accesso all'impianto dalla stazione di Orte, senza pregiudicare la possibilità di uso promiscuo dei binari da parte delle due componenti del traffico ferroviario (convenzionale, intermodale).
- Possibilità di svincolo del locomotore.
- L'interporto di Orte, nella configurazione attuale, prevede, oltre al magazzino della superficie complessiva di 12.500 mq atto allo stoccaggio in aree refrigerate (0- 6°C) e tradizionali di merci nazionali, doganali ed in deposito IVA:
- un edificio che sarà a servizio dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Stato e della Guardia di Finanza per l'espletamento delle rispettive attività di servizio e di controllo.
- un terminal ferroviario merci direttamente collegato con la rete ferroviaria nazionale, per la quale già sussiste l'apposito contratto di allaccio e di gestione sottoscritto con la soc. RFI S.p.A. in data 09/01/2014 (in corso di ultimazione).
- un terminal ferroviario dedicato alla movimentazione intermodale e merci alla rinfusa, composto da 2 binari della lunghezza di 1200 metri.

CENTRO AGROALIMENTARE - GUIDONIA

Il Centro Agroalimentare Roma ("CAR") è una delle più importanti strutture europee per la commercializzazione dei prodotti ortofrutticoli ed ittici.

Il Centro può contare su una superficie coperta di oltre 300 mila mq, con un indotto che coinvolge quasi 6.000 persone.

All'interno dell'area operano oltre 500 aziende che sviluppano un volume d'affari di oltre due miliardi di euro all'anno.

Grazie alla sua invidiabile posizione ed all'accentramento dell'offerta e della domanda che caratterizzano l'input e l'output di prodotti e servizi, il CAR rappresenta, quindi, un grande polo logistico, organizzato, tecnologicamente avanzato e informatizzato, capace di dar consistenza ad un reale processo d'integrazione tra produzione, commercio, distribuzione, export, imprese di logistica e di servizi.

Il centro ha saputo sfruttare tutte le strutture realizzate per diventare la piattaforma logistica di riferimento del territorio, guardando altresì a servizi terminali per strutture portuali (in primis Civitavecchia) sulle quali far conferire il trasporto ortofrutticolo.

Ciò ha fatto del Car non solo il luogo dell'importante incontro tra domanda e offerta, ma anche un luogo in cui le merci transitano, arrivano, si lavorano, si acquistano, si preparano, si distribuiscono direttamente alla città di Roma ed al resto d'Italia.

Il CAR di Guidonia è, pertanto, una struttura polifunzionale, capace di sviluppare importanti economie di scala e di ridurre drasticamente i costi logistici anche con le opportunità offerte dalle diverse piattaforme di carico refrigerate – gestite da operatori logistici – dove stoccare, preparare e ridistribuire le merci acquistate e dove gestire, secondo proprie esigenze, di rifornimento dei punti vendita i flussi delle consegne in qualsiasi ora del giorno.

Per ulteriormente sviluppare le attività commerciali del Centro Agroalimentare di Roma, è stato siglato nel 2018 un protocollo di intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, al fine di lavorare congiuntamente per incrementare i volumi di merci in transito e in import/export dei prodotti ortofrutticoli laziali dal porto di Civitavecchia verso il Car, oltre che per generare possibili ricadute positive

per l'economia in termini fiscali e occupazionali.

Cinque le direttrici oggetto dell'accordo: internazionalizzazione delle imprese laziali nei mercati del Mediterraneo; sviluppo della logistica per l'ortofrutta (attenzione alla filiera agroalimentare, infrastrutture portuali, nuove tecnologie di trasporto a temperatura controllata, ecc.); attrazione e gestione di investimenti internazionali; pianificazione di proposte per l'intermodalità, l'infomobilità assistita, il trasporto a basso impatto ambientale dell'ortofrutta fresca del Lazio per valorizzare le produzioni territoriali; gestione editoriale di progetti mediatici per affermare la cultura delle infrastrutture economiche pubbliche.

PIATTAFORMA LOGISTICA SANTA PALOMBA

L'area logistico-industriale di Santa Palomba è in parte coperta dal Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Lazio (Roma & Latina) e si estende per oltre 600 ettari.

È ripartita in superficie industriale, destinata ai servizi, aree verdi, viabilità e fasce di rispetto, estendendosi lungo la via Ardeatina, in un tratto la cui maggior parte appartiene al Comune di Roma, mentre per la rimanente parte insiste nei Comuni di Pomezia e Albano.

Nell'area in cui si trova la piattaforma logistica di Santa Palomba sono insediate importanti aziende multinazionali di produzione, tra cui Johnson & Johnson, Procter & Gamble e Fiorucci.

Sono presenti anche diverse aziende specializzate nella logistica, spedizioni e trasporti, quali DHL Supply Chain, Rifline, GLS, STEF, Cab Log, Laziale Distribuzione e Intermodeco.

Inoltre, nella piattaforma logistica di Santa Palomba, vi operano importanti operatori della grande distribuzione organizzata (SMA – Auchan, Coop, Carrefour, Pam Panorama) in conto terzi, e piattaforme di proprietà della distribuzione (Risparmio Casa, Sonepar).

Nell'area è presente un terminale ferroviario intermodale di proprietà di Mercitalia Logistica (terminale di Santa Palomba), collegato alla rete principale (linea Roma – Napoli per Formia) che sviluppa servizi a carro tradizionale e intermodale, con binari interni di 450 m circa di lunghezza.

In base a rilevazioni parziali condotte dall'Area Metropolitana, si possono stimare flussi di veicoli merci leggeri pari a circa 650.0000 veicoli/anno (veicoli equivalenti), così come veicoli pesanti per oltre 720.000 veicoli/anno (veicoli equivalenti).

Il volume movimentato complessivo si stima per circa 1,5 Mln di TEU/ anno. Tale valore è una stima cautelativa, ma dà l'idea dei flussi interessanti dell'area.

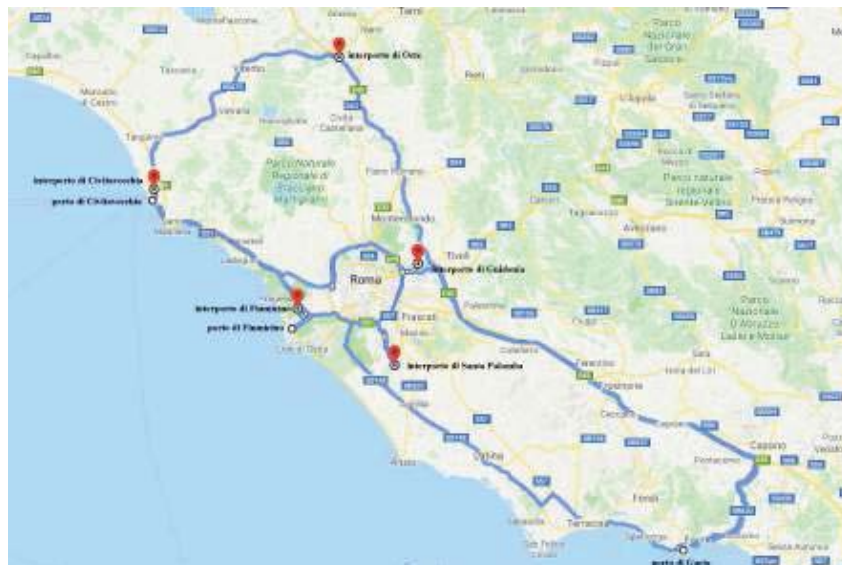
Il terminale di Santa Palomba, per la parte intermodale, ha un traffico orientativo di 2080 coppie/anno di treni, per più di 2000 ktonn/anno.

Considerati i numeri attuali e l'alto potenziale, è, pertanto, in fase avanzata, l'idea progettuale di un nuovo interporto.

È stata, infatti, presentata, da parte di alcuni imprenditori, la proposta di un interporto da realizzarsi in area contigua al fascio di presa e consegna dell'attuale terminale di Santa Palomba.

Si tratterebbe di uno sviluppo previsto di centinaia di ettari complessivi, con terminale ferroviario dotato di standard europeo (binari da 750m), e aree per magazzini, oltre che servizi.

Il progetto, che ha già visto uno studio di prefattibilità, avrebbe, inoltre, l'obiettivo di catalizzare il traffico stradale e di spostarlo sulla parte ferroviaria collegando i principali terminali ferroviari (es. Marcanise, Verona) e i porti di riferimento, tra cui Civitavecchia.



4.3 Dalle Linee di intervento agli strumenti

In questo paragrafo sono illustrate le principali linee di intervento e gli strumenti attivabili nella ZLS grazie all'applicazione di norme vigenti e sfruttando le potenzialità offerte dall'art. 3-ter, comma a-quinquies, del d.l. n. 135 del 2018, per lo sviluppo della ZLS di Civitavecchia.

Le principali linee di intervento individuate con il supporto scientifico di SRM sono risultate:

- snellimento amministrativo e burocratico;
- incentivi e agevolazioni;
- politiche specifiche di sostegno alle start-up e nuove imprese;
- interventi infrastrutturali già compresi nella pianificazione di settore.

All'interno di ciascuna scheda si riportano, quindi, in forma schematica i principali strumenti preliminarmente proposti.

Snellimento Amministrativo e Burocratico

La migliore – e forse l'unica vera – forma di semplificazione è quella che discende dalla certezza del quadro normativo e dalla riduzione dei soggetti istituzionali chiamati ad esprimere il loro punto di vista in sede procedimentale.

Se non si interviene nel senso di decidere già a livello normativo, e quindi sul piano della organizzazione, quali sono gli interessi prioritari e quelli recessivi, evitando ab origine che questi ultimi possano entrare nella valutazione dell'autorità procedente, ogni tentativo di ovviare alla complessità che ne deriva attraverso moduli di semplificazione procedimentale si rivelerà vano.

Lo insegna il fallimento dei molteplici tentativi di semplificazione sperimentati in trent'anni, a cominciare dall'istituto della conferenza di servizi (riformata innumerevoli volte) per arrivare al modello delle autorizzazioni uniche (ormai plurime e spesso sovrapponibili).

È, tuttavia, evidente che esula dalle potenzialità della ZLS un ripensamento complessivo delle tecniche della semplificazione amministrativa, che richiederebbe interventi mirati sulle leggi di settore, in particolare in materia ambientale, paesaggistica/culturale, urbanistico-edilizia.

Si propongono di seguito, pertanto, soluzioni ispirate ad un approccio che si potrebbe definire "minimalista", non senza evidenziare, peraltro, che alcune delle proposte riportate potrebbero assumere rilevanza in termini generali: tale è, ad esempio, quella di esplicitare che non è d'ostacolo alla formazione del silenzio-

assenso, al contrario di quanto affermato dalla giurisprudenza, l'incompletezza della documentazione prodotta a corredo dell'istanza, ove l'Amministrazione non richieda integrazioni istruttorie entro il termine di conclusione del procedimento.

Soluzioni di questo tipo contribuirebbero notevolmente a conferire certezza alle situazioni dei privati, potenziando un istituto, quello del silenzio-assenso, che ha sempre sofferto del tentativo giurisprudenziale di ridimensionarne la portata.

Lo stesso è a dirsi per la proposta di introdurre una "attestazione di avvenuta formazione del silenzio assenso", sostituibile con una autocertificazione in caso di mancato rilascio entro dieci giorni dalla relativa richiesta.

È inoltre possibile avvalersi del programma di semplificazioni messo in campo da Regione Lazio con la L.R. n.28 del 27/12/2019, all'articolo 4. In particolare, si tratta di misure straordinarie di semplificazione delle procedure autorizzatorie necessarie per l'insediamento di siti produttivi ad alta intensità di innovazione e ricerca, la diffusione di modelli di produzione circolari e ambientalmente sostenibili, anche riqualificando i siti industriali dismessi, la realizzazione di investimenti finalizzati al superamento di crisi aziendali, l'accrescimento delle specializzazioni territoriali delle imprese in sintonia con la strategia di specializzazione intelligente (**Smart Specialization Strategy**).

Al fine di conseguire tali obiettivi, a decorrere dal centesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della legge, per la durata di ventiquattro mesi, la Regione svolge la funzione di punto unico di contatto per gli investimenti finalizzati all'insediamento di nuovi impianti o stabilimenti produttivi o al superamento di crisi aziendali, promuovendo la stipula di accordi di insediamento e sviluppo delle imprese tra l'amministrazione regionale, i soggetti proponenti nuove iniziative economiche che si assumano l'obbligo di salvaguardare i livelli occupazionali e di mantenere l'insediamento per un periodo minimo di cinque anni, anche in relazione alla natura dell'investimento, e gli enti locali sul cui territorio l'insediamento insiste.

La Regione, al fine di consentire ai giovani imprenditori la formazione utile alla scelta e alla pianificazione imprenditoriale, organizza specifici "open day" territoriali e corsi di formazione attraverso i quali apprendere le modalità del fare impresa in forma sostenibile.

I progetti di insediamento produttivo, di importo pari o superiore a euro 5.000.000,00, sono valutati attraverso una conferenza di servizi preliminare (che si svolge come quella semplificata, con tempi ridotti della metà) indetta dalla Regione ai sensi dell'articolo 14, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241. I progetti definitivi redatti a seguito della conferenza di cui sopra sono successivamente valutati in sede di conferenza di servizi decisoria, indetta dalla Regione in forma simultanea e modalità sincrona, ai sensi dell'articolo 14 ter della l. 241/1990 e successive modifiche, che si conclude con determinazione motivata, che sostituisce a ogni effetto tutti i pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso per la realizzazione e l'esercizio del progetto.

Con specifica attenzione ai progetti di investimento in area portuale, il provvedimento conclusivo della conferenza dei servizi di cui sopra assolve anche l'eventuale funzione di revisione delle caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali del sito portuale oggetto di investimento, fermi restando il mantenimento nella categoria e classe di appartenenza e gli adempimenti stabiliti dal decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia) e successive modifiche.

Possibili snellimenti amministrativi
▪ Programma di semplificazione Regione Lazio (art. 4 L.R. n. 28 del 27.12.2019) ▪ Corridoi doganali semplificati (fast corridor) ▪ Esenzione degli investimenti produttivi in ZLS da vincoli regionali di consumo del suolo ▪ Stipulazione di Accordi di Programma interistituzionali per procedura unica di insediamento in ZLS in variante alla pianificazione urbanistica/territoriale vigente ▪ Realizzazione di un SUAP regionale che coordini i SUAP locali e di uno Sportello Unico doganale ▪ Digitalizzazione di procedure del SUAP e dello Sportello Unico Doganale ▪ Utilizzazione del SUAP come contact center regionale anche per accompagnare le imprese verso strumenti agevolativi e per l'aftercare dell'investimento ▪ Trasferire alla competenza esclusiva del Comitato di Indirizzo una autorizzazione unica

all'insediamento in ZLS (AU-ZLS) che sostituisce tutte le altre autorizzazioni

- Ampliamento dell'utilizzo della conferenza di servizi semplificata ex art. 15- bis legge 241/1990
- Individuazione tassativa dei termini massimi di ogni procedimento amministrativo regionale afferente alle imprese, con responsabilità economica del dirigente/ufficio inadempiente
- Protocollo di intesa con Mise ed ICE per un sistema informativo di l'assistenza agli investitori esteri e alle imprese italiane che offrono opportunità di investimento, per agevolare le procedure burocratiche e per erogare informazioni
- Modulistica unificata e standardizzata per le principali attività produttive
- Protocollo di intesa con Unioncamere per potenziare competenze SUAP e individuare procedure semplificate di avvio dell'attività imprenditoriale
- Abrogazione leggi regionali inattive o superate
- Realizzazione di testi unici delle leggi regionali in materia di ambiente, territorio, attività produttive
- Utilizzo dell'AIR sulle nuove leggi regionali in approvazione per determinarne il conseguente onere amministrativo per le imprese
- Introduzione di una "attestazione di avvenuta formazione del silenzio- assenso", sostituibile mediante autocertificazione decorsi 10 giorni dalla richiesta, in relazione a tutte le ipotesi in cui è prevista l'operatività del silenzio-assenso
- Introduzione della regola per cui il silenzio-assenso si intende comunque formato, con la sola eccezione dell'ipotesi di dichiarazioni mendaci, col decorso del termine di conclusione del procedimento, indipendentemente dalla completezza della documentazione presentata a corredo dell'istanza, ove l'amministrazione non abbia richiesto integrazioni documentali
- Introduzione della regola per cui, fermi i casi già previsti dalle norme vigenti di autorizzazioni che costituiscono automaticamente variante agli strumenti di pianificazione urbanistica comunale, tutti gli atti autorizzatori per interventi da effettuarsi all'interno della ZLS producono l'effetto di variante agli strumenti urbanistici comunali
- Introduzione del principio per cui all'interno della ZLS si considera prioritaria la realizzazione di interventi infrastrutturali e l'avvio di nuove iniziative imprenditoriali e il potenziamento di quelle esistenti
- Attribuzione al Comitato di Indirizzo ZLS, che assume il ruolo di autorità procedente per conto dello Stato e della Regione, avvalendosi del SUA istituito presso le Autorità di Sistema Portuale ai sensi dell'art. 18 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, del potere di indire Conferenze di Servizi ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383, al fine di consentire la localizzazione di investimenti e di opere da parte anche di privati, nelle aree ZLS
- Realizzazione di un sito per proposte di semplificazione dal basso sul portale Regionale
- Preparazione di un programma annuale di semplificazione amministrativa regionale da sottoporre a concertazione

Sarebbe, inoltre, utile introdurre alcune semplificazioni nelle procedure che riguardano la realizzazione di interventi all'interno delle circoscrizioni territoriali delle AdSP.

In particolare, risultano condivisibili dall'AdSP le proposte elaborate dal gruppo di lavoro delegato da Assoporti trasmesso al MIT in data 21 aprile 2020.

Si segnalano, in particolare:

- l'opportunità di precisare che il regime autorizzatorio delle opere portuali non localizzate ai sensi dell'art. 5 della l. n. 84 del 1994, avviene utilizzando la procedura di cui all'art. 27 del d.lgs. n. 50 del 2016;
- l'opportunità di introdurre la regola per cui l'AdSP può apporre il vincolo preordinato all'esproprio funzionale alla realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità quando le stesse non siano previste dal PRP, tramite una apposita modificazione in tal senso dell'art. 5, comma 1-sexies, della l. n. 84 del 1994;
- l'opportunità di semplificare il procedimento di approvazione dell'adeguamento tecnico funzionale, la cui ratio è quella di assicurare una certa flessibilità in funzione dei traffici e dell'organizzazione logistico portuale. Nello specifico, si suggerisce di prevedere l'adozione del modulo della conferenza

nel quale far confluire anche l'acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, così da eliminare lo iato di 45 giorni attualmente previsto dall'art. 5, comma 5, della l. n. 84 del 1994 tra l'adozione della proposta di ATF da parte del Comitato di gestione e il parere del CSLL.PP., concentrando in un'unica sede ogni valutazione al riguardo;

- l'opportunità di prevedere che gli Ambiti portuali, come delimitati dai vigenti piani regolatori portuali, ancorché approvati anteriormente alla L. n. 84/94, sono equiparati alle zone "B" del d.m.1444/1968 ai fini della applicabilità della disciplina di cui all'art. 142, comma 2, del D.Lgs. n. 42/2004, escludendo che siano automaticamente di interesse paesaggistico.

Con riferimento agli incentivi, oltre al credito di imposta nazionale ed agli strumenti nazionali di programmazione negoziata, oltre ai regimi doganali di favore può essere richiamato il programma regionale di attrazione di investimenti di cui all'articolo 5 della L.R. n.28 del 27/12/2019, del valore di 20.000.000 di euro di fondi europei.

Vengono erogati incentivi regionali, a titolo di contributo a fondo perduto per la copertura, anche parziale, degli oneri di natura fiscale e contributiva, nonché delle spese per investimenti materiali e immateriali concernenti la realizzazione di opere e la fornitura di servizi necessari a favorire l'insediamento, l'ampliamento, lo sviluppo, il contrasto alla crisi, il posizionamento su nuovi mercati, la riqualificazione e riconversione dell'impresa o delle imprese contraenti gli accordi di semplificazione amministrativa contenuti nel già illustrato articolo 4 della medesima legge.

Una quota delle risorse non inferiori al 10 per cento è destinata alla promozione di misure semplificative delle procedure di realizzazione di impianti produttivi o start up innovative da parte di giovani imprenditori di età inferiore ad anni trentanove e undici mesi che intendono investire sul territorio regionale.

Il programma definisce le modalità ed i criteri per la concessione dei contributi sulla base dell'ordine cronologico di presentazione delle istanze e della disponibilità delle risorse stanziare. Inoltre, verrà riservata una premialità alle proposte di riqualificazione e riconversione di impianti o stabilimenti produttivi che garantiscano un abbattimento delle emissioni inquinanti pari ad almeno il 50 per cento.

Possibili incentivi e agevolazioni

A livello nazionale

- credito d'imposta di cui alla legge 208/2015 in formato "potenziato" fino a 50 milioni di euro, utilizzabile fino a tutto il 2022, limitatamente agli investimenti nelle aree di cui all'art. 107.3.c del Trattato europeo. Analogamente a quanto richiesto dalla Regione Toscana al Governo, la Regione Lazio potrebbe richiedere l'estensione dell'applicazione del credito d'imposta in favore di tutte le aree che fanno parte della ZLS.

In Toscana è stato previsto che, con la nuova programmazione europea, al porto di Livorno possano arrivare il credito di imposta e il sostegno anche alla grande impresa. La ZLS Toscana, infatti, potrà ricomprendere anche l'Area di Crisi Complessa di Livorno e il relativo Porto, garantendo così anche a questa parte di territorio di avvalersi di importanti vantaggi competitivi. Nella prossima programmazione degli aiuti a finalità regionale, tutta la suddetta Area potrà, quindi, essere ricompresa tra i territori in crisi nei quali poter applicare con completezza il quadro degli incentivi economici.

- creazione di un contratto d'area nelle aree che fanno parte del comprensorio territoriale di Civitavecchia e Comuni limitrofi (Tarquinia, Allumiere, Tolfa e Santa Marinella).

-

Il contratto d'area è l'accordo tra più soggetti pubblici (anche locali), rappresentanze di lavoratori e datori di lavoro, nonché eventuali altri soggetti interessati. Tale accordo ha per scopo la realizzazione di un ambiente economico favorevole all'attivazione di nuove iniziative imprenditoriali e alla creazione di nuova occupazione nei settori dell'industria, agroindustria, servizi e turismo, attraverso condizioni di massima flessibilità amministrativa ed in presenza di investimenti qualificati, nonché di relazioni sindacali e di condizioni di accesso al credito favorevoli. All'interno del Contratto d'Area possono essere inserite una serie di agevolazioni (contributi in conto impianti e crediti di imposta prevalentemente) che permettano l'insediamento e/o lo sviluppo di tutte le attività economiche sotto

un'unica regia.

- Utilizzo dello strumento "Accordo di Innovazione" che permette alle imprese che investono in un programma di Ricerca e Sviluppo (ma in parte anche in impianto produttivo) di ricevere un'agevolazione da MISE e Regione che può coprire fino al 30% dell'investimento ammissibile.

Regimi doganali agevolati

- zone franche doganali intercluse. Le merci al loro interno possono essere soggette ad ulteriori attività e godono di vantaggi fiscali (sospensione dal pagamento dei dazi e dell'IVA fino a destinazione finale).

La Regione Lazio potrebbe farsi promotrice dell'istituzione di una zona franca doganale nelle aree a Nord dello scalo di Civitavecchia.

Incentivi già attivati o potenzialmente attivabili su scala regionale

- Programma regionale per l'attrazione di investimenti di cui all'art. 5 della L.R. 28 del 27.12.2019.

Si potrebbero emendare gli allegati C e seguenti dei Codici ATECO (es: 03.1 e sgg., 50.1 e sgg., 50.2 e sgg., 52 e sgg.) che elencano le attività che possono godere delle riduzioni dell'IRAP di cui all'art. 2 della L.R. n.28/2019, inserendo la logistica e tutte le attività legate alla blue economy

- La Regione Lazio potrebbe prevedere ulteriori misure di semplificazione di cui all'art. L.R. n. 28 del 27.12.2019 per lo sviluppo economico e l'attrattività territoriale all'interno delle aree ZLS.

La Regione Lazio potrebbe prevedere un finanziamento analogo a quello previsto all'art. 5, c. 4 della L.R. n. 28 per il programma di sviluppo economico della ZLS nel limite di euro 5.000.000,00 per l'anno 2021.

Si potrebbe poi prevedere una ulteriore somma per la programmazione finanziaria 2022-2027, a valere sulle disponibilità dei futuri fondi strutturali europei POR FESR 2021-2027, analoghi all'Asse prioritario 3 – Competitività, Obiettivo tematico 3 – "Promuovere la competitività delle piccole e medie imprese", iscritti nel programma 05 "Politica regionale unitaria per lo sviluppo economico e la competitività" della missione 14 "Sviluppo economico e competitività", titolo 2 "Spese in conto capitale".

Attraverso una applicazione estensiva dell'art.5, comma 5 della L.R. n. 28, la Regione avrebbe la possibilità di promuovere accordi con la Banca europea degli investimenti, la Cassa depositi e prestiti e altri enti e istituti nazionali e internazionali preposti alla raccolta e all'impiego di risorse finanziarie al fine di istituire linee di finanziamento agevolato per gli investimenti ovvero per la capitalizzazione delle imprese che si trovano all'interno delle future aree ZLS. Prevedere contributi economici regionali, a ristoro dei costi del lavoro, che possano essere subordinati a determinati criteri (es: su base incrementale oppure sulla base del criterio del mantenimento dei posti di lavoro).

- Contratto di programma a regia regionale dedicato a investimenti medio- grandi, di grandi imprese o PMI in rete, nei settori della S3 regionale (con futura inclusione anche della blue economy) o in attività connesse alla portualità con sostegni in conto capitale o sotto forma di credito agevolato su investimenti e costi di formazione del personale
- PIA (pacchetti integrati di agevolazioni) in conto capitale, in conto interessi, crediti di imposta, calcolati su investimento fisso, sulle spese in R&S, di acquisizione di brevetti e licenze produttive, di formazione dei neoassunti, sulla base di un piano industriale presentato dall'impresa in sede di stipula di contratto di programma

La Regione Lazio potrebbe individuare per le aree ZLS uno specifico regime per quanto attiene ai progetti ammissibili ai predetti fondi. Ad esempio, i PIA potrebbero finanziare (come previsto nella Regione Puglia) il cambiamento del processo di produzione complessivo di un'unità produttiva esistente oppure la diversificazione della produzione di uno stabilimento esistente per ottenere prodotti mai fabbricati precedentemente e che utilizzano anche materiale riutilizzato e/o riciclato. I PIA per le ZLS potrebbero finanziare spese per attività materiali; spese per "ricerca industria e sviluppo sperimentale"; spese per "innovazione tecnologica dei processi e dell'organizzazione" e "servizi di consulenza".

- Riduzione della componente regionale dell'IRAP e/o contributo regionale compensativo sull'IRAP commisurato all'investimento realizzato
- Riduzione degli oneri di urbanizzazione o delle tariffe per le spese di istruttoria necessarie alla

localizzazione dell'impresa

- credito di imposta sul costo del lavoro nella ZLS
- credito di imposta Transizione 4.0
- soppressione dell'imposta regionale sui canoni concessori demaniali all'interno delle aree ZLS

Possibili politiche di carattere ambientale

- si potrebbe prevedere la richiesta di finanziamenti a fondo perduto per sbloccare i procedimenti di bonifica, tra cui quello della falda acquifera del comprensorio di Civitavecchia, attraverso la riconversione del deposito costiero ex S.I.P.I.C. in un impianto di depurazione in grado di garantire:
 - il trattamento delle acque di falda emunte;
 - il trattamento del sewage e grey water scaricati dalle navi in sosta in porto;
 - trattamento delle acque reflue urbane, con conseguente miglior servizio al porto e scollegamento dalla fognatura comunale;
- Altre richieste di finanziamento a fondo perduto potrebbero essere indirizzate a favorire la creazione di stazione di rifornimento portuali di GNL/GNC per autotrazione con obbligo dei beneficiari di praticare tariffe scontate agli autotrasportatori locali.
- Altri possibili incentivi potrebbero essere previsti per:
 - gli edifici/impianti all'efficientamento energetico delle strutture (compreso il rifasamento)
 - i mezzi (anche marini) che utilizzino metano GNL, alimentazione elettrica (anche con batterie a litio), o ammoniaca;
- Inoltre, per tutte le iniziative di efficientamento energetico, anche in ambito portuale, meritevoli di incentivi secondo la vigente normativa, verrà previsto un ulteriore contributo a fondo perduto pari ad% del Capital Expenditure (CapEx) posto a copertura dell'iniziativa (che sommato ai previsti incentivi non superi il 100% del valore economico dell'investimento).
- Per favorire l'adesione delle imprese all'interno della ZLS ad un sistema di eco-gestione e di audit, conformemente al vigente regolamento europeo EMAS, fornendo al pubblico informazioni sulla gestione ambientale di tali imprese, la Regione Lazio potrà prevedere delle riduzioni delle tariffe relative alla fornitura di servizi essenziali e/o delle riduzioni di carattere fiscale. Per accompagnare la massima diffusione di tale sistema di eco-gestione e di un eventuale marcatura dei prodotti realizzati o confezionati dalle imprese all'interno della ZLS, la Regione Lazio potrà creare un fondo ad hoc.
- I siti interni alla ZLS, certificati secondo il vigente regolamento EMAS, beneficeranno di riduzioni delle tariffe relative alla fornitura di servizi essenziali anche attraverso una riduzione delle relative aliquote fiscali.

Possibili politiche specifiche per start-up e nuove imprese

A livello comunitario e nazionale (*)

- Programma Cosme (strumento EFG, educazione all'imprenditorialità, miglioramento del contesto imprenditoriale, modelli di comportamento e collaborazione)
- Horizon 2020 (strumento per le PMI)
- Start & Smart Italia: per start-up innovative, anche di provenienza estera, finanzia piani d'impresa, di importo compreso tra 100 mila e 1,5 milioni di euro, per investimenti in immobilizzazioni, servizi e costo del personale
- Nuove imprese a tasso zero: incentivo in de minimis di tipo valutativo, prestito agevolato

Per la Regione Lazio

- Fondo per la nascita e lo sviluppo di imprese start-up innovative nelle aree ZLS: contributo a fondo perduto in de minimis, per spese connesse all'avvio dell'attività imprenditoriale, dei costi per l'investimento e delle spese di gestione
- Fondo per la riduzione della pressione fiscale a carico delle imprese start-up innovative nelle aree ZLS: copre gli oneri di natura fiscale sostenuti nei primi ventiquattro mesi di attività nel rispetto del

de minimis, a titolo di contributo a fondo perduto

- Programma start-up Lazio nelle aree ZLS: interventi di pre-seed, finalizzati a favorire con contributi la nascita di nuove imprese e l'implementazione degli spin off della ricerca
- Fondo Futuro nelle aree ZLS: credito agevolato, riscuotibile a sportello per microimprese, anche nuove.
- Microcredito regionale per microimprese da costituire o costituite
- Fondo di Venture Capital "Innova Venture", che co-investe direttamente nel capitale di rischio delle imprese del Lazio insieme a investitori privati e indipendenti.

Altri incentivi desumibili dai case studies per le imprese all'interno delle aree ZLS

- Voucher per giovani imprenditori che si rechino all'estero per verifiche di mercato o ricerca di collaborazioni con altre imprese
- Intervento integrato di animazione territoriale, scouting, generazione di idee e sostegno allo sviluppo di nuove imprese in collaborazione con Università, centri di formazione, incubatori mirato ad aree di specializzazione della S3 coerenti con i driver della ZLS di Civitavecchia (aerospazio, agrifood).
- Accordo Regione- Università per favorire l'insediamento di spin-off in settori coerenti con le attività portuali nella ZLS,
- Accordo Regione – Università/Centro di Ricerca per favorire la creazione di un ITS sulla Blue Economy
- Costituzione nella ZLS di un centro per la nuova impresa che fornisca informazioni per l'accesso alle semplificazioni previste per le start-up innovative
- Riserva di aree nelle ZLS per l'insediamento di start up innovative o spin off appartenenti alle aree prioritarie della Smart Specialization Strategy o alla logistica portuale

Infrastrutture e vie di trasporto

Si fa preliminarmente presente l'istituzione di un Osservatorio permanente in seno alla Regione Lazio dove partecipano anche le OO.SS. del ramo trasporti al fine di dialogare con i vari stakeholders regionali sul tema delle opere infrastrutturali, anche al fine della verifica degli impatti occupazionali.

Infrastrutture e vie di trasporto

Già in progettazione o realizzazione da parte di AdSP

- Completamento nuova darsena traghetti per Ro-Ro: estate 2021 (nuovo pontile BC-Link di 240 metri fine lavori dicembre 2020)
 - Specializzazione dei fasci ferroviari interni al porto su automotive e prodotti metallurgici (Entro fine 2022)
 - Realizzazione deviate e elettrificazione completa del raccordo fra porto e stazione ferroviaria: fine 2020-inizio 2021
 - Chiusura accordi con Interporto Civitavecchia, da trasformare in un distripark con attività manifatturiere light, CAR Guidonia e Interporto Orte (entro 2020), con il coinvolgimento del Comune di Civitavecchia, della Regione Lazio, dell'AdSP e di RFI ai sensi dell'art. 6, comma 11 della legge 84/94 riguardante iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici ed intermodali, funzionale allo sviluppo del sistema portuale ai sensi dell'art.46 del decreto legge 6.12.2011 n.201, convertito con modificazioni legge 22.12.2011, n.214
 - Urbanizzazione di aree retroportuali per stoccaggio autoveicoli (entro estate 2021)
 - Miglioramento viabilità di raccordo con la darsena traghetti (entro 2022);
 - Realizzazione di 2 roatorie per svincolare il traffico veicolare non diretto al porto (entro 2022);
 - Nuovo corridoio TEN marittimo Barcellona-Civitavecchia-Ploce, che si colleghi con il corridoio TEN per Budapest e nuovo corridoio intermodale Barcellona- Civitavecchia- Brindisi- Patrasso
 - Prolungamento diga foranea (entro il 2025)
- Da realizzare tramite ANAS

- Completamento superstrada Civitavecchia-Orte-Mestre
- Completamento autostrada tirrenica nella tratta Civitavecchia-Rosignano Ulteriori possibili progetti di sviluppo legati ai case study analizzati
- Specializzazione per settore delle diverse aree logistiche/di light manufacturing connesse al porto ed appartenenti alla ZLS (ad es. Guidonia per agroalimentare, Interporto Civitavecchia per ortofrutta e automotive, Orte per prodotti metallurgici, etc.)
- Creazione di aree di bunkeraggio e stoccaggio per carburanti navali a basso impatto ambientale
- Implementazione di sistemi di automazione e controllo dei movimenti di container interni al porto (Navis 4)
- Elettificazione banchina container
- Creazione di una banchina specifica per cantieristica da dismissione e di
- aree retrostanti per le relative lavorazioni

(*) Si rammenta che non è possibile finanziare politiche agevolative per le imprese che si insediano in una ZLS del Centro Nord con oneri a valere sul bilancio dello Stato.

(**) Detta agevolazione è prevista per le ZLS dall'art. 3-ter del DL 135/2018. È inoltre operativa anche per le zone franche di Trieste e Venezia. In particolare, la zona franca di Venezia non appartiene ad una Regione a Statuto Speciale come la prima per cui, mutatis mutandis, le agevolazioni doganali tipiche della zona doganale interclusa dovrebbero potersi applicare anche a Civitavecchia.

4.4 I fast corridor (corridoi doganali europei)

Il combinato disposto del Regolamento (UE) n. 1315/2013 per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TNT-T) ed il Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto individuano, come strumento di efficientamento dei corridoi TEN-T, l'utilizzo di piattaforme integrate e interoperabili a favore dello sviluppo della catena logistica nel settore del trasporto e della movimentazione della merce.

In merito, il Nuovo Codice Doganale Unionale istituito con il Regolamento UE n. 952/2013, negli artt. 139 e 148 disciplina i corridoi doganali controllati, consentendo l'attivazione e la gestione dei summenzionati strumenti doganali tramite la PNL, per l'introduzione della merce nel territorio doganale della UE, e disciplina altresì, la custodia temporanea e le modalità di trasporto della merce (container) tra la struttura di temporanea custodia presenti nel porto di sbarco e un'altra struttura di temporanea custodia presente in un nodo logistico di destinazione, senza altre formalità doganali connesse al regime di transito.

Azioni da intraprendere

Considerato che, per usufruire di tali strumenti di semplificazione, il titolare o raccomandatario della merce deve possedere a norma di legge la certificazione di Operatore Economico Autorizzato (AEO) che viene rilasciata dall'Agenzia doganale, al riguardo è opportuno istituire un tavolo di collaborazione tra Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, AdSP, Regione Lazio e UIRNet per agevolare e semplificare il riconoscimento dello status di AEO agli operatori economici che sono interessati di avvalersi dei vantaggi e delle agevolazioni di natura diretta ed indiretta, relativamente alle operazioni a rilevanza doganale poste in essere.

In effetti, il riconoscimento dello status AEO certifica una situazione di affidabilità specifica di un particolare soggetto economico nei confronti delle autorità doganali.

Alla luce di quanto sopra, per l'istituzione e l'implementazione dei corridoi doganali controllati, diviene necessario per l'Autorità di Sistema Portuale accedere a forme di finanziamento agevolato, auspicabilmente messe a disposizione direttamente dal Soggetto Attuatore UIRNet, che gestisce la PNL, per la realizzazione di infrastrutture materiali e immateriali finalizzate all'attuazione dei

c.d. gate-automation presso i varchi doganali portuali. Questi ultimi, infatti, sono essenziali per lo sviluppo dei corridoi controllati.

In sintesi, la prima vita della merce avviene nelle fasi di scarico dalle unità navali presso le banchine con il posizionamento a terra del container in relazione al layout pianificato precedentemente dal terminalista e successivamente interviene la seconda vita della merce con il fast-corridor. Il Gestore della c.d. "missione"

(di solito il terminalista) genera un ordine di trasporto, che contestualmente e telematicamente comunica al vettore terrestre, all'agenzia delle Dogane e UNIRNet spa, che intende movimentare i contenitori su un corridoio controllato doganale.

La società di trasporto che accetta l'ordine, a questo punto, genera una missione, indicando al Terminal e agli operatori interessati la data e l'ora in cui intende effettuare il servizio. Il vettore terrestre entra nel varco doganale portuale a riconoscimento elettronico (telecamere) e si dirige nel luogo esatto in cui avviene il caricamento del container da parte degli operatori del terminalista e, ad avvenuta carica, il conducente della società di trasporto, tramite l'applicazione di UIRNet, attiva la missione, minimizzando la produzione cartacea.

La merce è sdoganata grazie alla procedura semplificata del fast-corridor e durante il percorso stradale sarà la PNL gestita da UIRNet a monitorare la movimentazione della merce tramite le ultime tecnologie di geolocalizzazione.

Il progetto ha lo scopo di aumentare la ricettività, riducendo i tempi di stazionamento delle merci, dovuti alle esigenze di verifica da parte delle dogane e delle altre amministrazioni coinvolte nei controlli.

Il corridoio controllato doganale è l'unione di procedure, di infrastrutture e tecnologie, mirate ad ampliare e rafforzare i servizi offerti dal Porto a partire dallo snellimento del gate out dei container.

Benefici

- La riduzione dei tempi di sosta dei container nei porti;
- La decongestione delle aree portuali;
- La riduzione dei tempi di percorrenza;
- Maggiore sicurezza sui flussi di merce a seguito dei controlli documentali e del monitoraggio fisico del movimento della merce;
- La digitalizzazione globale dell'intero processo dallo scarico della nave fino all'arrivo della merce al nodo di destinazione;
- La possibilità per le imprese di integrare gli adempimenti doganali con le proprie procedure logistiche presenti nell'azienda;
- Il decongestionamento delle aree portuali;
- Un importante risparmio di tempo e di costi per gli operatori economici, terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi, società che svolgono attività trasportistica, che a vario titolo intervengono sia a livello amministrativo che operativo, nella movimentazione della merce.

A tal proposito, diviene fondamentale per il porto di Civitavecchia usufruire di tali strumenti di semplificazione. In primo luogo al fine di attrarre i titolari di quella merce che ha come origine o destinazione finale centri logistici o di distribuzione che sono a pochi chilometri di distanza dai porti laziali, operatori economici che preferiscono utilizzare altri sistemi portuali posizionate in altre regioni limitrofe alla regione Lazio, per una serie di fattori immateriali (maggiore efficienza dei servizi in materia di controlli) e fattori materiali (mancanza di completamento di alcune opere infrastrutturali). In secondo luogo, consentirebbe al porto di Civitavecchia di creare azioni sinergiche e di fidelizzazione con le piattaforme logistiche presenti nella regione Lazio, ovvero l'Interporto di Civitavecchia CFFT, il Centro Agroalimentare di Roma, la Piattaforma Logistica di Santa Palomba, l'interporto di Fiumicino e l'Interporto di Orte. In terzo luogo, i corridoi doganali controllati favorirebbero quelle politiche volte a promuovere riduzioni di emissioni nocive nell'aria, considerando la vicinanza delle summenzionate piattaforme logistiche con il sistema portuale laziale. In ultimo, i fast-corridor diverrebbero importanti strumenti di promozione per il porto di Civitavecchia al fine di attrarre nuovi traffici, anche in virtù della posizione geografica centrale dello scalo civitavecchiese, nel panorama dell'intero sistema portuale italiano. La competitività di un sistema portuale non può prescindere dalla connessione con i retroporti e dall'ottimizzazione dei processi intermodali tra le due infrastrutture, una filiera logistica efficiente diviene strumento determinante di economicità per un intero territorio.

4.5 Azioni per la connessione Porto – Interporto

Le azioni da intraprendere sono rivolte principalmente all'Agenzia doganale per l'istituzione presso l'Interporto di Civitavecchia di un ufficio doganale e di una postazione sanitaria, per svolgere le attività di riscontro e verifica sulla merce soggetta a controlli. Questa soluzione permetterebbe di ampliare il circuito doganale portuale, favorendo in maniera esponenziale il collegamento funzionale tra il porto di Civitavecchia e l'Interporto, che dista solo 1.5 km dal circuito doganale portuale.

Benefici

La soluzione ipotizzata consentirebbe la creazione di una simbiosi logistica ed intermodale per lo sviluppo di nuovi traffici nel settore commerciale a beneficio del sistema economico-finanziario e socio-occupazionale dell'intero territorio in cui ricade la circoscrizione del porto di Civitavecchia. Inoltre, consentirebbe un celere passaggio della merce soggetta a controlli dal porto all'interporto, evitando possibili colli di bottiglia e ulteriori congestionamenti presso il varco doganale portuale.

Tale iniziativa favorirebbe nell'immediato una proficua e sinergica collaborazione tra Terminal Container RTC e la Piattaforma logistica CFFT, in quanto consentirebbe al terminal container di poter liberare velocemente la merce all'interno delle proprie aeree aumentando il coefficiente di rotazione della stessa in ambito portuale, elemento determinante di competitività per un porto importante come quello di Civitavecchia.

Oltre a ciò, tale soluzione permetterebbe di raggiungere un duplice scopo, ovvero da una parte consentire lo sbarco di altre tipologie di merce presso le banchine portuali, dall'altra di poter autorizzare la Piattaforma Logistica CFFT ad ospitare un Punto di Ispezione Frontaliera (PIF).

L'ipotesi formulata permetterebbe di creare una filiera di servizi sui controlli, che vanno dalle attività trasportistiche per il navettamento della merce allo svuotamento e riempimento dei trailers e/o container, fino alla manutenzione degli stessi in caso di danneggiamento etc.

Altresì, consentirebbe di rispondere adeguatamente alle diverse ed eterogenee esigenze dell'utenza portuale, con lo scopo di evitare ritardi nel servizio dei controlli per quella merce che transita presso il porto di Civitavecchia soggetta a verifiche.

Alla luce di ciò, si potrà pianificare e programmare, in relazione al tipo di merce da controllare (merce dry o refer), o in riferimento alle attività operative cui è sottoposto il personale del Terminal RTC, in che luogo i controlli possono essere svolti in sicurezza e con un altro grado di celerità, fornendo, di volta in volta la soluzione più idonea alle amministrazioni pubbliche deputate a tale controllo.

L'ampliamento del circuito doganale portuale, l'ampliamento dei servizi del PCF e il riconoscimento del PIF all'Interporto di Civitavecchia diverrebbero, così, strumenti di semplificazione e agevolazione a beneficio del cluster marittimo- portuale ed elemento di attrazione per possibili nuovi investitori interessati al porto di Civitavecchia.

4.6 Port Community System (PCS)

Il Port Community System (di seguito PCS) è un sistema info-telematico che permette lo scambio intelligente e sicuro di informazioni tra i soggetti privati e pubblici costituenti le community portuale e quelle dell'intermodalità terrestre.

I servizi del PCS PLN sono distinti in due componenti. Il PCS Istituzionale è rivolto alle AdSP per migliorare la gestione dei processi amministrativi ed autorizzativi di competenza delle stesse, favorendo la cooperazione con le altre amministrazioni coinvolte nei processi tramite i sistemi informatici (come quello di AIDA in dotazione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, il sistema PMIS in uso al comando della Capitaneria di Porto e la PNL in dotazione a UIRNet). C'è, poi, il PCS Operativo rivolto alle Comunità Portuali, ossia ai soggetti pubblici ed agli operatori privati come Agenti marittimi, Spedizionieri, Terminalisti e società di trasporto che, a diverso titolo, operano nei porti per la gestione dei processi logistici connessi, supportando gli scambi informativi tra i diversi attori della Comunità Portuale al fine di incrementare l'efficienza, semplificare l'operatività ed aumentare la sicurezza dei processi logistici in ambito portuale.

I servizi del PCS Istituzionale sono basati sulla gestione dell'Anagrafe Portuale quale elemento di qualificazione e riconoscimento degli operatori e del ruolo svolto nei singoli processi. Oltre a ciò, dispone, inoltre, degli strumenti per la gestione del ciclo di vita dei permessi, sia temporanei che ordinari, provvedendo alla dematerializzazione delle richieste e supportando l'intero ciclo approvativo.

Azioni

È necessario dotare il porto di Civitavecchia di quegli strumenti di innovazione digitali in relazione ai processi operativi ed istituzionali che consentano all'AdSP la possibilità di svolgere controlli adeguati in materia di *security* e *safety* portuale, con lo scopo di utilizzare la tecnologia dei varchi intelligenti e utilizzare tali dati anche per migliorare la sicurezza all'interno della circoscrizione demaniale favorendo le attività di *intelligence*.

Benefici

Tra gli obiettivi dell'attuazione dell'implementazione del PCS, vi rientrano quelli di facilitare gli accessi/uscite della merce dai varchi doganali, al fine di coniugare efficientemente le attività di import ed export, nonché quelli relativi ai traffici comunitari. Inoltre, questi strumenti forniscono un supporto ai processi di gestione dei documenti operativi ed autorizzativi legati alla merce, quali compilazione dei manifesti di arrivo/partenza, attività di *pre-clearing*, ordinativi di imbarco, richiesta transito merce pericolosa, ecc.

Un altro vantaggio del PCS è il servizio di appuntamento intermodale, che diventa strumento determinante per la competitività dei terminal e del settore dell'autotrasporto, nonché per l'efficientamento dei servizi all'interno di un Porto. La possibilità di gestire a livello centralizzato le informazioni, operative amministrative e autorizzative con l'opportunità di dematerializzare i processi, permette una pianificazione del trasporto con una gestione dell'avvicinamento dei veicoli tramite un monitoraggio continuo che si conclude con la c.d. sincronizzazione operativa, cioè l'appuntamento su finestre temporali di lavoro condivise tra terminal e autotrasporto.

In conclusione, la possibilità di usufruire di un sistema infotelematico che contenga tutta una serie di informazioni di carattere operativo e amministrativo, consente all'AdSP di pianificare e programmare le attività di bilancio in relazione alle entrate e le attività legate alle statistiche in maniera sicuramente più adeguata ed efficiente.

4.7 Sportello Unico Amministrativo

In riferimento al contenuto dell'articolo 15-bis lettera b) L.84/94, modificato con l'art. 12 del DL 232/2017, si dispone che: "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".

Lo Sportello Unico Amministrativo - SUA -, per espressa previsione di legge, "svolge funzione unica di front office" per "tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche, ricadenti nella circoscrizione demaniale portuale, pertanto l'utenza portuale può rivolgersi direttamente all'AdSP sia per l'istanza di quei procedimenti amministrativi e autorizzativi che si concludono con il rilascio di un provvedimento dell'Autorità di Sistema Portuale, sia per quelli che prevedono una procedura complessa, ovvero che richiedono pareri, intese, certificazioni di altri Enti/Amministrazioni.

Azioni

Al fine di rendere veramente funzionale tale strumento, la regolamentazione dello Sportello Unico

Amministrativo diviene lo strumento necessario per rafforzare il concetto di amministrazione esclusiva a favore delle AdSP all'interno del proprio sistema portuale.

Benefici

- Permette la definizione di un modello condiviso delle attività, e comporta sia la totale armonizzazione delle procedure, che la loro digitalizzazione;
- Il SUA consentirà di gestire lo scambio dati bi-direzionale attraverso l'interoperabilità con le Piattaforme Pubbliche nazionali e con quelle degli Enti Territoriali coinvolti.
- Il SUA diviene lo strumento principale per la Conferenza di Servizi (art.14 l.241/90);
- Il SUA consentirebbe di utilizzare i dati gestiti e rilasciati dagli altri Enti al fine di semplificare e supportare le attività operative, amministrative e, nel contempo, consentire "a pieno titolo" all'AdSP una migliore gestione e controllo delle attività delle tasse portuali, dei diritti, etc.
- Il SUA permetterebbe di gestire le istanze degli investitori economici, i procedimenti e le autorizzazioni consequenziali, riguardanti anche le attività della Zona Logistica Semplificata.

4.8 Una prima stima degli impatti attesi

Questo paragrafo presenta i primi risultati dell'analisi svolta da SRM, finalizzata ad associare ai driver settoriali identificati dal presente studio come più rilevanti rispetto al progetto di ZIs di Civitavecchia, le informazioni sugli snellimenti amministrativi e doganali e sugli incentivi ritenuti più pertinenti per tali settori, riepilogando anche le informazioni relative all'impatto economico ed occupazionale previsionale che tali driver settoriali potrebbero generare, ove fossero inseriti nel progetto di ZIs, come da valutazioni di impatto condotte nei capitoli precedenti, ed in particolare nel capitolo 3.

È importante sottolineare che i dati, le previsioni e le valutazioni di impatto sono state realizzate sulla base dei dati disponibili al 2019, non risentono dunque degli effetti della pandemia Covid 19. Per interpretare questo fenomeno che ha comportato uno shock senza precedenti in Italia e nel mondo si è ritenuto di inserire uno scenario internazionale e uno short focus nell'ambito dell'analisi congiunturale nel paragrafo 3.6, che contestualizzano meglio gli scenari e gli accadimenti in atto e che andranno verosimilmente ad alleggerirsi con le interruzioni dei *lockdown*.

Modalità di trasporto	Driver settoriali	Incentivi e snellimenti più rilevanti (*)	Progetti infrastrutturali e di servizio più rilevanti	Prospettive di sviluppo ed impatto da localizzazione in ZIs
Ro-Ro	Movimentazione autoveicoli nuovi	Attivazione di un corridoio doganale semplificato (fast corridor) Esenzione degli investimenti produttivi in ZIs da vincoli regionali di consumo del suolo Procedura unica di insediamento in ZIs in variante alla pianificazione urbanistica/territoriale vigente Realizzazione di un SUAP regionale che	Nuovi piazzali di sosta veicoli Nuova darsena traghetti Miglioramento della viabilità di servizio portuale Miglioramento delle connessioni ferroviarie porto-stazione Realizzazione dell'autostrada tirrenica fra Civitavecchia e Rosignano	+3,3% di movimentazione annua fino al 2022 – <i>cfr. par. 3.5; stime derivanti da previsioni Anfia sull'andamento del mercato e della produzione automotive per macroregioni (nello specifico, il Mediterraneo)</i>

		coordini i SUAP locali e di uno Sportello Unico doganale digitalizzato	Realizzazione del corridoio marittimo Barcellona-Civitavecchia-Ploce	
Container/rinfuse	Prodotti agroalimentari in reefer e prodotti granari in rinfusa e fornitura pasti alle navi da crociera	Ampliamento dell'utilizzo della conferenza di servizi semplificata ex art. 15-bis legge 241/1990 Individuazione tassativa dei termini massimi di ogni procedimento amministrativo regionale afferente le imprese, con responsabilità economica del dirigente/ufficio inadempiente Modulistica unificata e standardizzata per le principali attività produttive Abrogazione leggi regionali inattive o superate e realizzazione di testi unici delle leggi regionali in materia di ambiente, territorio, attività produttive Programma annuale di semplificazione amministrativa regionale Regimi doganali agevolati (**), ovvero zone franche doganali intercluse in sospensione di imposta e diritti doganali	Inserimento nel progetto della ZIs del CAR Guidonia e degli Interporti di Civitavecchia e Orte Trasferimento dei silos granari in nuove aree della banchina n.26 Nuovo terminal crociere Completamento della SS Civitavecchia-Orte-Mestre	+12,2 milioni di euro da ricavi per fornitura pasti a navi crociera; +13,3% di movimentazione marittima di prodotti agricoli all'anno (Cfr. par. 3.5, stima previsionale condotta su una proiezione prudentiale del possibile incremento del traffico di crocieristi cui collegare la vendita di prodotti alimentari e del traffico agroalimentare complessivo, ottenuta proiettando in avanti, con un abbattimento prudentiale, i trend osservati nei dati recenti Adsp e Istat)
	Prodotti chimici (saponi, detergenti, profumi)		Miglioramento della viabilità di servizio portuale Miglioramento delle connessioni ferroviarie porto-stazione Realizzazione dell'autostrada tirrenica fra Civitavecchia e Rosignano Completamento della SS Civitavecchia-Orte-Mestre Realizzazione del corridoio marittimo Barcellona-Civitavecchia-Ploce	+32% di movimentazione marittima in un anno (cfr. par. 3.5, stima previsionale effettuata proiettando in avanti, con un abbattimento prudentiale, dell'andamento recente degli indici Istat sui nuovi ordinativi nel settore chimico e sul commercio estero, nelle produzioni coerenti con le attività dei poli chimici del Lazio, come Pomezia, Latina e Frosinone)
	Prodotti farmaceutici	Contratto di programma a regia e finanziamento regionale dedicato a investimenti medio-grandi, di grandi imprese o PMI in rete, nei settori legati alla	Miglioramento della viabilità di servizio portuale Miglioramento delle connessioni ferroviarie porto-stazione	+32% di movimentazione marittima in un anno (cfr. par. 3.5, stima previsionale effettuata proiettando in avanti, con un

		S3 regionale o ad attività connesse alla portualità PIA, composti da quote di agevolazione in conto capitale, in conto interessi, crediti di imposta sui costi di investimento fisso, sulle spese in R&S ed innovazione tecnologica, di acquisizione di brevetti e licenze, di formazione dei neoassunti, sulla base di un piano industriale presentato dall'impresa in sede di stipula di contratto di programma (cfr. supra) integrando diverse misure e risorse finanziarie del FESR e del FSE regionale Intervento integrato di animazione territoriale, scouting, generazione di idee e sostegno allo sviluppo di nuove imprese e start-up innovative dentro la	Realizzazione dell'autostrada tirrenica fra Civitavecchia e Rosignano Completamento della SS Civitavecchia-Orte-Mestre Realizzazione del corridoio marittimo Barcellona-Civitavecchia-Ploce	<i>abbattimento prudenziale, dell'andamento recente degli indici Istat sui nuovi ordinativi e sull'import/export nel settore farmaceutico)</i>
	Componentistica aerospaziale	Intervento integrato di animazione territoriale, scouting, generazione di idee e sostegno allo sviluppo di nuove imprese e start-up innovative dentro la ZIs, in collaborazione con Università, centri di formazione, incubatori mirato ad aree di specializzazione della S3 coerenti con i driver della ZIs di Civitavecchia Utilizzo del Fondo regionale di microcredito (Fondo Futuro) per sostenere la creazione di nuove microimprese nella ZIs	Miglioramento della viabilità di servizio portuale Miglioramento delle connessioni ferroviarie porto-stazione Realizzazione dell'autostrada tirrenica fra Civitavecchia e Rosignano Completamento della SS Civitavecchia-Orte-Mestre Realizzazione del corridoio marittimo Barcellona-Civitavecchia-Ploce	+32% di movimentazione marittima in un anno (cfr. par. 3.5, stima previsionale effettuata proiettando in avanti, con un abbattimento prudenziale, dell'andamento recente degli indici Istat sui nuovi ordinativi nel settore aerospaziale e degli indici Istat regionali di commercio estero nel settore)
Rinfuse o container	Minerale ferroso, coke e prodotti siderurgici		Miglioramento della viabilità di servizio portuale Miglioramento delle connessioni ferroviarie porto-stazione Realizzazione dell'autostrada tirrenica fra Civitavecchia e Rosignano Completamento della SS Civitavecchia-Orte-Mestre Realizzazione del corridoio marittimo Barcellona-Civitavecchia-Ploce	+8,8% di movimentazione marittima al 2023 (cfr. par. 3.5, stima previsionale effettuata proiettando in avanti, con un abbattimento prudenziale, dell'andamento recente della movimentazione portuale, da dati Adsp, di minerale ferroso e siderurgico e degli indici Istat di commercio estero)

	Logistica intermodale, servizi portuali e di trasporto, light manufacturing, packaging, labelling, groupage, servizi sanitari, di disinfestazione e biologici, ecc		Inserimento nel progetto della Zls del CAR Guidonia e degli Interporti di Civitavecchia e Orte con funzioni specializzate a servizio delle attività portuali della Zls Miglioramento della viabilità di servizio portuale Miglioramento delle connessioni ferroviarie porto- stazione Realizzazione dell'autostrada tirrenica fra Civitavecchia e Rosignano Completamento della SS Civitavecchia-Orte-Mestre Realizzazione del corridoio marittimo Barcellona-Civitavecchia-Ploce	+ 249 milioni di euro di valore aggiunto regionale e +4.500 nuovi occupati dalla creazione di tali attività nel perimetro della Zls (<i>cfr. parr. 3.8 e 4.4 – previsioni desunte da casi di studio e da stime Censis ed Srm sull'impatto occupazionale delle movimentazioni portuali</i>)
	Cantieristica da dismissione		Recupero dell'area del cantiere ex-Privilege, attrezzandola per la dismissione ed il riciclaggio di navi	+ 200 nuovi addetti (<i>cfr. supra</i>)
	Bunkeraggio e servizi per carburanti navali alternativi (Gnl)		1. impianto bunkeraggio GNL; 2. bettolina bunkeraggio GNL; 3. banchine del futuro molo di sopraflutto della Darsena Grandi Masse	

Fonte: elaborazioni SRM

Sulla base delle analisi svolte rispetto alle linee di intervento individuate, degli strumenti attivabili e dei driver di crescita è stata sviluppata una stima dell'impatto economico sul porto e sul territorio di gravitazione relativo all'investimento in Zls. Il ruolo potenziale, in termini di maggiore attivazione, che un investimento per creare una Zls può conseguire, rispetto allo scenario sopraesposto, può derivare da alcuni casi di studio. In particolare, SRM (2018)³³ utilizza un panel di porti europei per stimare un tasso di crescita medio annuo connesso con la presenza di infrastrutture analoghe ad una Zls. In particolare, il panel utilizzato è il seguente:

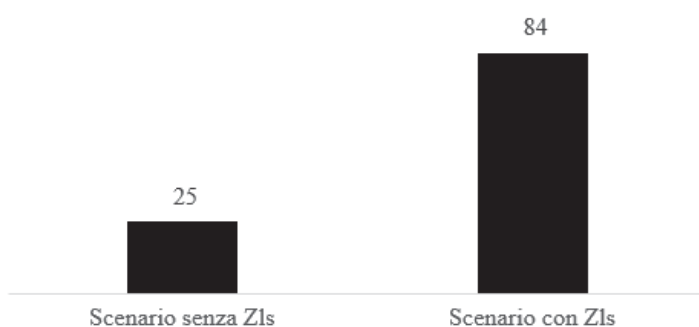
- 1) Barcellona: il porto di Barcellona ha una zona franca (ZAL - Zona de Actividades Logísticas). Negli ultimi 10 anni l'incremento medio annuo per questo porto è stato di 1,9%.
- 2) Valencia: anche il porto di Valencia ha istituito una ZAL. Negli ultimi 10 anni l'incremento medio annuo del proprio traffico portuale è stato di 3,8%.

³³ La ZES - Zona Economica Speciale della Sardegna: Gli scenari internazionali del Mediterraneo, la struttura produttiva e l'armatura portuale logistica al servizio delle imprese.

- 3) Tanger MED: nel 2007 ha istituito una Zona economica Speciale che ha inciso in modo notevole nella crescita del porto e dell'economia Marocchino. La crescita media annua è stata del 28,9%.
- 4) Gdansk: nel porto di Gdansk in Polonia una Zona Economica Speciale è stata istituita a partire dal 2006. Negli ultimi 10 anni il traffico portuale del porto ha visto un incremento annuo dell'83,5%.
- 5) Mersin: stabilita nel 1987 la zona economica speciale del porto di Mersin in Turchia ha altresì avuto un effetto positivo sul traffico portuale, cresciuto del 9,2% medio annuo negli ultimi 10 anni.

I suddetti porti sono complessivamente cresciuti dell'8,4% medio annuo. Il bacino di gravitazione di Civitavecchia, dal canto suo, nel periodo 2008-2018 è cresciuto, come traffico di import/export via mare, ad un tasso medio del 2,5% annuo. Applicando il tasso di crescita dell'8,4% dei porti europei aventi una zona franca, è possibile stimare che Civitavecchia, al 2028, sarà cresciuta, complessivamente, del 5,9% all'anno in più, specificamente grazie alla presenza della ZIs.

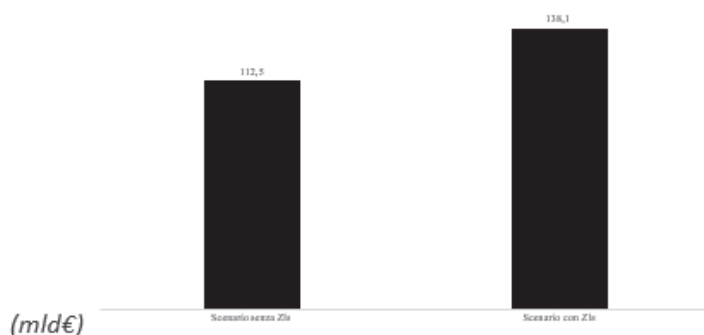
Scenari di crescita della movimentazione portuale di Civitavecchia al 2028, con e senza la ZIs (milioni di tonnellate)



Graf. 40 - Fonte: elaborazioni SRM

Secondo Antonellini-Bini-Dummi (2015)³⁴ il PIL derivante dall'andamento dei traffici portuali, al netto del transhipment, su scala nazionale, può essere previsto secondo la seguente relazione lineare: $PIL = (Y + 135,176) / 2,31165$, dove Y è la quantità in tonnellate di traffico marittimo. Sulla base di tale relazione, assunta valida anche su scala territoriale più fine, una extra crescita dei traffici del 5,8% medio annuo, attribuibile all'investimento nella creazione della ZIs, fatto pari a 100 il valore del Pil e dei movimenti marittimi al 2018, comporterà, al 2028, un tasso di crescita del PIL, nel bacino di gravitazione di Civitavecchia, di quasi 26 punti aggiuntivi rispetto alla crescita-base (in assenza di ZIs).

Tasso di crescita previsionale del Pil nel bacino gravitazionale di Civitavecchia, con e senza ZIs



Graf. 41 - Fonte: elaborazioni SRM

³⁴ Il traffico portuale italiano al 2030, in *Trasporto Marittimo e Porti*, VIII/2, 30

4.9 Ulteriori azioni attivabili per fronteggiare gli effetti dell'emergenza sanitaria Covid-19

Il presente studio propone inoltre di attivare, sulla base degli strumenti esistenti a legislazione vigente, e nell'ambito della governance complessiva della ZLS da istituire, un pacchetto di ulteriori misure a supporto dello sviluppo territoriale. Tale pacchetto aggiuntivo, attivabile in tempi rapidi anche in ragione dell'emergenza epidemiologica, ruota sui seguenti 5 assi (utilizzando *mutatis mutandis* l'approccio dei fondi strutturali europei):

- misure di sostegno di carattere finanziario, ricorrendo in particolare al blending (es. mettendo insieme contributi a fondo perduto della regione, con finanziamenti o garanzie della BEI o CdP);
- misure di sostegno di carattere fiscale a carattere regionale (riduzione dell'IRAP) e proponendo il riconoscimento del credito d'imposta (in questo modo la Regione può lei stessa avviare da subito con il Governo una trattativa per la ZLS rafforzata);
- efficientamento dei servizi portuali e doganali (es. carta dei servizi; facilitazioni doganali con corridoio controllati etc; Punto di controllo frontaliero etc.) creando stretti collegamenti funzionali (con la creazione o il ripristino di alcuni progetti infrastrutturali) con i centri logistici di Santa Palomba; con l'interporto di Orte e di Fiumicino e con il CAR di Guidonia;
- creazione del collegamento logistico integrato in chiave intermodale (con ferrovia e strada) tra il Porto di Civitavecchia e l'interporto di Civitavecchia e tra il Porto di Gaeta e le aree di cui al consorzio industriale sud Pontino, che diventano strutture serventi di ambo i porti (per il futuro porto commerciale di Fiumicino potrà esserlo l'interporto di quella città);
- sviluppo delle attività legate alla blue economy e alle energie da fonti rinnovabili, attraverso anche lo sfruttamento delle aree retroportuali di Civitavecchia e Gaeta; rilancio dell'occupazione anche attraverso un percorso formativo (es. formazione di giovani di Civitavecchia e di Gaeta che vogliono imbarcarsi sulle navi crociera oppure intendono lavorare nel settore del turismo).

Oltre a quanto riportato nel capitolo 4, questo documento è stato ripensato al fine di generare effetti positivi e di mitigazione nell'attuale periodo di crisi sanitaria ed economica. In particolare, si è proceduto a prioritizzare le linee di intervento in ragione del maggior impatto socioeconomico e di contrasto alle dinamiche recessive sul territorio. Si propone, quindi, di attivare in via prioritaria gli interventi legati al supporto al tessuto industriale attraverso misure atte a supportare le imprese, soprattutto in sinergia con gli interventi avviati dal Governo.

Sono stati identificati i seguenti ambiti di intervento, in supporto a:

- implementazione di strumenti finanziari per la liquidità delle imprese;
- implementazione di strumenti di agevolazione fiscale;
- incentivazione di interventi di efficientamento ambientale per l'autotrasporto ed il trasporto marittimo;
- attivazione anticipata (ove possibile) di interventi anche infrastrutturali di ultimo miglio per favorire insediamenti produttivi.

In questo senso, specificamente per quanto riguarda i seguenti punti 1 e 2 L'AdSP potrebbe attivarsi per creare uno sportello unico che supporti le aziende nell'accesso alle diverse tipologie di agevolazione, favorendone anche l'integrazione e la sinergia di "distretto".

1. Politiche di sostegno finanziario a favore di imprese che intendono operare in attività *port related*

È auspicabile prevedere (ove le risorse economiche disponibili lo consentano), nell'ambito della istituenda Zona Logistica Semplificata, nuove politiche di sostegno finanziario (anche concedendo garanzie alle banche erogatrici di mutui) a favore degli operatori portuali e delle imprese che operano o intendono operare in attività *port related*.

Per attività *port related*, si intendono quelle relative ad imprese che sono già insediate o si insedieranno nelle aree di cui alla istituenda ZLS, sfruttando le attuali deroghe, valide fino al 31 dicembre 2020, sul regime degli

aiuti di Stato a seguito dell'ampliamento del Temporary Framework da parte della Commissione Europea. L'ampliamento del Temporary Framework prevede, in particolare, misure specifiche per allentare i vincoli di liquidità alle aziende e salvare posti di lavoro nei settori maggiormente colpiti dalla crisi.

Gli Stati Membri dell'UE, in particolare, sono autorizzati ad emettere finanziamenti a tasso zero ed a poter rilasciare garanzie su finanziamenti relativi al 100% del rischio e a fornire capitale fino a un valore nominale di 800mila euro per società.

Nello specifico, sono in fase di approfondimento e definizione alcuni specifici strumenti finanziari, quali minibond, linee di credito dedicate (anche a valere sui Fondi Strutturali attraverso la BEI), strumenti della CDP e strumenti di incremento della liquidità nelle filiere portuali e retroportuali.

2. Possibilità di estendere alcune agevolazioni fiscali previste per le ZES anche alla ZLS del Tirreno Centro Settentrionale.

L'emergenza epidemiologica in corso dovuta alla diffusione del COVID-19 ha determinato e sta determinando effetti economici molto pesanti per le attività portuali regionali.

In ragione della situazione di grave crisi in cui si trova, in particolare, il porto di Civitavecchia a seguito del crollo del settore crocieristico e dei passeggeri, si stanno, perciò, avviando azioni concrete finalizzate a sostenere lo sviluppo commerciale del porto di Civitavecchia unitamente al porto di Gaeta.

Il Piano di Sviluppo Strategico volto alla istituzione della Zona Logistica Semplificata può rappresentare lo strumento giuridico-istituzionale dove potrebbero collocarsi alcune significative iniziative ed azioni regionali, facendole rientrare tutte nella stessa cornice programmatica e garantendo, quindi, una determinata sistematicità e coerenza tra loro.

In linea con l'ordine del giorno approvato il 21 gennaio 2020 dal Consiglio regionale del Lazio in merito all'istituzione di una ZES laziale e tenuto, altresì, conto di quanto emerso in diversi incontri organizzati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale con gli operatori portuali, diventa importante la possibilità di estendere alcune agevolazioni fiscali (in particolare il credito d'imposta), previsti per le ZES meridionali, anche alle Zone Logistiche Semplificate, analogamente alle iniziative promosse per il porto di Venezia e per alcune aree del Veneto (con la creazione di Zone Logistiche Semplificate rafforzate), nonché per il Porto di Genova (con la creazione di una ZES).

Un'altra misura concreta che potrebbe essere adottata consiste nella riduzione o abrogazione di alcune imposte regionali per le imprese che sono insediate e/o che intendono avviare attività produttive port related nelle future aree della Zona Logistica Semplificata.

A tale riguardo, si auspica che le richieste da parte di diversi concessionari del porto di Civitavecchia volta a sopprimere l'imposta regionale sui canoni concessori sul demanio marittimo (portuale), possano essere accolte.

È opportuno ricordare che il Governo con D.L. 17 marzo 2020, n. 18 (art. 92, co. 2), ha sospeso il pagamento dei canoni di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 relativi al periodo compreso tra la data di entrata in vigore del presente decreto e quella del 31 luglio 2020.

Nei porti di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino diverse società concessionarie di aree demaniali hanno già fatto istanza per la disapplicazione dell'imposta regionale sui canoni delle concessioni demaniali di competenza dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, di cui alla Legge Regionale 29 aprile 2013, n. 2 (Art.6).

Tale richiesta, inoltre, è stata recentemente reiterata, tenuto conto anche delle importanti opportunità di sviluppo che tale soppressione potrebbe garantire, rilanciando l'area della ZLS, e della coerenza del concetto di riduzione del carico fiscale con la progettualità tipica delle zone analoghe alla ZLS, anche in altri ambiti portuali non italiani (cfr. analisi di benchmark in allegato).

Questa misura specifica, potrebbe essere modulata al fine di renderla efficace, anche in caso di assenza di utili di impresa, attraverso modifiche ed integrazioni che sono attualmente allo studio.

3. Incentivi a favore di autotrasportatori con parco mezzi a basso impatto ambientale.

Un'altra misura potenzialmente efficace è quella di prevedere incentivi a favore degli autotrasportatori che operano stabilmente nei porti di Civitavecchia e di Gaeta e che hanno un parco mezzi a basso impatto ambientale (Euro 6, GNL, ecc.).

Quanto sopra anche in considerazione del fatto che, attraverso tali politiche, l'autotrasporto dei porti laziali

potrà diventare più competitivo e, quindi, essere maggiormente utilizzato dai centri logistici e dalle aziende laziali (in particolare di quelli siti a Santa Palomba e Pomezia), senza contare i benefici derivanti dai minori km percorsi da Civitavecchia verso le piattaforme logistiche del Lazio rispetto a percorrenze da porti di altre Regioni.

È interessante notare che, secondo fonti ALIS (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile), ci sono 900mila automezzi commerciali all'anno che circolano ancora via strada tra Spagna e Italia e, di questi, circa 100mila transitano per Civitavecchia per viaggiare via nave.

Altri 50.000 camion, invece, viaggiano tra Civitavecchia e Brindisi via strada, sfruttando il land bridge sull'asse Barcellona-Patrasso.

Per gli autotrasportatori che operano, quindi, in particolare nel porto di Civitavecchia e che hanno un parco mezzi a basso impatto ambientale, permettendo sensibili vantaggi ambientali sotto il profilo della riduzione delle emissioni nocive nell'aria, potrebbero perciò essere previsti specifici incentivi.

4. Blue economy ed eco-innovazione.

La Regione Lazio potrebbe partecipare, insieme all'Autorità di Sistema Portuale e ad ENEL, nell'ambito delle azioni da inserire e sviluppare nella futura Zona Logistica Semplificata, ad un programma di assistenza e formazione a favore di aziende che intendano insediarsi nelle aree portuali e retroportuali per avviare attività produttive nel settore della blue economy e della eco-innovazione (in conformità, peraltro, con quanto proposto nella Delibera della Giunta regionale n. 621 del 30 ottobre 2018).

Al riguardo, giova ricordare che, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico), il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il Ministero dell'Ambiente, si sta sensibilizzando ENEL stessa al fine di individuare azioni che possano concretamente mitigare l'impatto negativo occupazionale derivante dal forte calo di importazione di carbone a Civitavecchia.

È noto che ENEL abbia una compartecipazione nella realizzazione della Darsena Energetica Grandi Masse, le cui aree potrebbero, almeno in parte, prevedere l'insediamento di attività produttive nel settore della blue economy e della eco-innovazione.

Ipotesi progettuali di riconversione e rilancio delle attività sono in fase di studio e definizione. In particolare, l'insediamento agevolato di nuove attività produttive sarà incentivato attraverso il ricorso a contratti di comodato d'uso e l'avvio di progettualità infrastrutturale dell'ultimo miglio al fine di fornire impulso all'economia locale, anche con il ricorso a clausole di local content per supportare il tessuto imprenditoriale del porto e retroporto.

La centrale termoelettrica dell'ENEL di Torrevaldaliga Nord e lo sviluppo della Darsena Energetica Grandi Masse del porto di Civitavecchia³⁵

La centrale termoelettrica dell'ENEL di Torrevaldaliga Nord (TVN) situata nell'ambito portuale dell'AdSP e che rappresenta con una capacità totale di quasi 2000 MW installati uno dei più importanti impianti energetici sul suolo italiano, ha subito dall'anno 2019 un vertiginoso calo della sua produttività e di conseguenza dell'importazione di carbone movimentato da ENEL in ambito portuale (pari al 50% in meno rispetto all'anno precedente).

Tale drastico calo della produttività ha conciso con la decisione di avviare il processo di phasing out della predetta centrale da ultimarsi entro il 2025. In effetti con istanza di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA acquisita dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio al prot. 12403/DVA del 16.05.2019, Enel Produzione S.p.A. ha sottoposto al giudizio del MATTM il progetto inerente la "*Centrale termoelettrica di Torre Valdaliga Nord di Civitavecchia (RM) - sostituzione delle unità a carbone esistenti con nuova unità a gas*". Tale progetto prevede la sostituzione delle unità di produzione oggetto del Decreto MAP 55/2003 (alimentate con carbone), con nuovi di gruppi di produzione alimentati con metano prelevato dalla rete nazionale dei gasdotti: in questo modo viene azzerata la quantità di merci movimentate all'interno del porto di Civitavecchia riconducibili alla centrale di TVN, nonché il traffico marittimo associato alla centrale di TVN.

³⁵ Nota a cura della Presidenza dell'ADSP Mar Tirreno Centro-Settentrionale.

Con Decreto Direttoriale n. 456 del 30.12.2019, a seguito di parere della Commissione VIA n. 3234 del 20.12.2019, il MATTM ha stabilito che tale progetto è subordinato alla procedura di VIA.

Di fronte a questo scenario attuale e futuro, sono stati avviati, su richiesta della AdSP, diversi tavoli tecnici con l'ENEL volti ad identificare possibili interventi per mitigare le conseguenze negative sul porto e sull'economia del territorio derivanti dalla conversione della centrale ENEL a gas.

Al fine di poter far fronte in maniera efficace a questa complessa situazione negativa e compensare le perdite, già purtroppo evidenti, sia di carattere economico che occupazionali, sarà necessario intensificare gli sforzi del Governo e della Regione Lazio affinché tutta l'economia che ruotava intorno alla centrale dell'ENEL di Civitavecchia possa usufruire del nuovo meccanismo finanziario europeo (Just Transition Mechanism) volto ad alleviare gli impatti socio- economici derivanti dalla transizione delle centrali a carbone e che si avvarrà, come è noto, del fondo "*Just Transition Fund*"³⁶.

Inoltre, per far fronte in particolare all'impatto negativo che l'abbandono del carbone avrà sull'intero sistema portuale, sarà necessario che venga portato a termine l'obiettivo della realizzazione a nord del Porto di Civitavecchia (al fine anche di delocalizzare talune attività commerciali portuali verso zone in cui non vi sono insediamenti urbani) della Darsena Energetica Grandi Masse (DEGM). Tale area è tornata nel corso dell'anno 2018 nel possesso dell'AdSP dopo la dichiarazione di decadenza della concessione demaniale che era stata affidata alla società CPC (controllata dal Gruppo Gavio e di cui ENEL detiene il 25% delle quote).

L'AdSP ha raccolto l'interesse di diversi investitori privati alla realizzazione della DEGM i quali tuttavia non hanno fino ad oggi mai dato concretezza alle loro manifestazioni che ovviamente richiedono uno sforzo finanziario non indifferente tenuto conto dell'elevata superficie della DEGM pari (tra aree a terra e specchi acquei) a quasi 900.000 m2.

Si fa presente che la DEGM (di cui il già esistente pontile carbonifero dell'ENEL fungerebbe da molo di sottoflutto) è stata sempre considerata un'opera fondamentale per lo sviluppo del porto di Civitavecchia (tale opera è stata anche oggetto di un recente Adeguamento Tecnico Funzionale, approvato dalla Regione Lazio a seguito del parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici). La realizzazione di tale Darsena andrà, infatti, a servire tre importanti comparti in grado di rilanciare l'economia locale e l'occupazione del territorio. Si tratta segnatamente del settore energetico (con la realizzazione di un pontile petrolifero); di quello cantieristico navale (attraverso la realizzazione di un bacino di carenaggio) e di quello relativo alla movimentazione sia delle merci alla rinfusa che dei container attraverso la realizzazione di banchine per circa 1.710 metri di lunghezza, con una batimetrica di -18 m s.l.m. e con piazzali aventi una superficie di circa 420.000 mq.

Si fa, altresì, presente che l'intervento della DEGM per la sua notevole strategicità è stato inserito nel "Piano Integrato di sviluppo sostenibile delle infrastrutture del Quadrante Nord Ovest dell'Area Romana", approvato con Decreto del MIT n. 7844 del 28.07.2017.

Inoltre la realizzazione della DEGM e delle infrastrutture volte a consentirne l'accessibilità via terra (ivi compreso il potenziamento della linea ferroviaria tirrenica che costeggia tale darsena, già oggetto di un progetto Italfer) creeranno i presupposti per l'integrazione logistica con le aree retroportuali in vista anche della istituenda Zona Logistica Semplificata laziale (ZLS).

Sostanzialmente si tratta quindi di avviare un complesso organico di interventi e misure, al fine di assicurare allo scalo di Civitavecchia quelle condizioni per svolgere attività che progressivamente possano sostituirsi a quelle collegate all'esercizio della centrale ENEL.

Quanto al ruolo di ENEL rispetto alla DEGM, oltre alla sua citata partecipazione azionaria nella precedente società concessionaria di tale area, va ricordato che all'atto della richiesta di concessione (ottobre 2003) di aree demaniali e specchi acquei (necessari per la conversione a centrale termoelettrica), l'ENEL specificava che le nuove strutture da realizzare si inserivano "*nel progetto di realizzazione della nuova Darsena Energetica Grandi Masse della Compagnia Porto di Civitavecchia, andando a sostituire il molo di sottoflutto originariamente previsto*". Analogamente, in tale atto, l'ENEL precisava che l'attività di dragaggio necessaria per la funzionalità delle nuove banchine di ENEL, si inquadrava anche nel "più ampio

³⁶ Tale Fondo, come precisato dalla Commissione europea "*will primarily provide grants to regions. It will, for example, support workers to develop skills and competences for the job market of the future and help SMEs, start-ups and incubators to create new economic opportunities in these regions. It will also support investments in the clean energy transition, for example in energy efficiency*".

progetto di realizzazione” della DEGM.

La realizzazione della centrale termoelettrica e delle relative banchine a servizio della stessa, sono state considerate quindi parte integrante, anche in senso programmatico e pianificatorio, oltre che strutturale, del progetto della Darsena Energetica Grandi Masse, infrastruttura fondamentale per lo sviluppo del porto e l’attuazione del PRP.

La costruzione da parte di ENEL delle suddette infrastrutture è stata autorizzata sulla base del presupposto che le stesse opere (e i conseguenti traffici) avrebbero determinato le condizioni per la realizzazione della DEGM, con una ricaduta in termini di sviluppo dei traffici e occupazionale, ben superiore a quelle strettamente legate all’esercizio della centrale.

La mancata attuazione della DEGM, nei modi e nei tempi previsti, e la “dismissione” (anzitempo) del molo carbonifero determineranno un impatto importantissimo sulla stessa configurazione della DEGM e più in generale sull’attuazione del complessivo PRP, con la conseguente necessità di rivisitazione degli obiettivi di piano al fine di contenere gli effetti negativi sullo sviluppo stesso dell’intera infrastruttura portuale.

4.10 Sintesi

Tenuto conto della descrizione degli obiettivi, delle linee di intervento, degli strumenti e degli impatti suggeriti – grazie al supporto scientifico fornito dallo studio commissionato a SRM -. per l’istituenda ZIs, nel quadro sintetico che segue vengono evidenziati gli interventi/strumenti che, fra quelli elencati nel presente capitolo, sono ritenuti di maggior impatto, quindi particolarmente strategici, suddivisi per strumenti da attivare prioritariamente e rapidamente (quick starting list) e quelli che si intendono proporre in deroga/integrazione alla legislazione vigente. Naturalmente, tale lista non è esclusiva ed esaustiva e non esclude gli altri interventi elencati, che possono altresì fornire un utile contributo allo sviluppo del progetto di ZLS, ma rappresenta una prima proposta che la Regione possa valutare per la definizione delle politiche che intende attuare per la ZLS, ovviamente alla luce del quadro finanziario a disposizione per tale intervento. Inoltre, tale schema sintetico collega le macro-linee di intervento identificate rispetto alle emergenze scaturenti dall’analisi di scenario.

Linee di intervento	Coerenza con l'analisi di scenario	Strumenti principali (a più alto impatto)	Di immediata attivazione	In deroga alla legislazione attuale
Semplificazione Amministrativa per l'insediamento di attività produttive	Le analisi mostrano come i costi burocratici per l'insediamento oscillano fra i 108.000 euro ed il milione di euro, rispettivamente per piccole e grandi imprese. I tempi medi per espletare gli adempimenti burocratici legati ad un nuovo insediamento produttivo oscillano fra i 45 ed i 190 giorni. Si tratta di tempi e costi non competitivi con il resto delle economie ad alto sviluppo.	Istituzione della Conferenza Semplificata di Servizi per gli adempimenti coinvolgenti più enti e tempi ridotti della metà rispetto all'art. 14 bis della 241/1990	X	
		Coordinamento degli sportelli unici, istituzione del SUAP portuale ad accesso digitale, con modulistica unificata e semplificata. Utilizzo del Suap anche come contact center e per l'aftercare dell'investimento	X	
		Trasferire alla competenza esclusiva del Comitato di Indirizzo una autorizzazione unica all'insediamento in ZIs che sostituisce tutte le altre autorizzazioni		

		Individuazione tassativa dei termini massimi di ogni procedimento amministrativo regionale afferente alle imprese, con responsabilità economica del dirigente/ufficio inadempiente		X
Semplificazione doganale	Da fonte Adm, si specifica che, in media, i tempi di sdoganamento delle merci possono migliorare con percentuali fra il 17% ed il 30% adottando procedure più moderne e facendo ricorso alla telematica	Istituzione del fast corridor doganale con l'utilizzo di tecnologie digitali di tracciamento delle movimentazioni dei container	X	
		Istituzione di un punto di controllo frontaliere interamente digitalizzato		
		Adozione di una carta dei servizi portuali con indicazione dei tempi massimi cogenti delle operazioni	X	
Incentivi fiscali e finanziari	La crisi da Covid-19 produce rilevanti contrazioni dei traffici commerciali da/per l'estero, con conseguenti problemi di liquidità per le imprese	Utilizzo del credito di imposta per investimenti nazionale ex legge 208/2015	X	
		Creazione della zona franca doganale interclusa, con regime di sospensione dell'IVA per la merce in deposito temporaneo		X
		Azzeramento dell'IRAP per le imprese operanti in porto, anche compensandone l'importo con l'uso del FESR	X	X
		Azzeramento dell'imposta regionale per canoni concessori demaniali marittimi per le imprese operanti in porto	X	X
		Incentivi specifici per autotrasportatori con veicoli a basso impatto ambientale	X	
		Adozione di PIA con mix di fondo perduto, garanzie e prestiti agevolati, sfruttando il Temporary Framework per gli aiuti di Stato		
Incentivi specifici per start-up e per giovani	L'analisi di contesto ha evidenziato, specie per la blue economy, un elevato potenziale di fermento imprenditoriale, anche giovanile, in regione	Intervento integrato di animazione territoriale, scouting, generazione di idee e sostegno allo sviluppo di nuove imprese in collaborazione con Università, centri di formazione, incubatori mirato ad aree di specializzazione della Smart Specialization Strategy coerenti con i driver primari identificati per la ZIs (aerospazio, agrifood).		

		Accordo Regione- Università per favorire l'insediamento di spin-off in settori coerenti con le attività portuali nella Zls, con costituzione nella Zls di un centro per la nuova impresa e riserva di aree per l'insediamento di spin-off e start-up innovative		
		Programma di formazione per giovani che vogliono imbarcare su navi da crociera sostenuto da ENEL		
Infrastrutture e logistica	L'opportunità di attivare aree APEA può consentire alle imprese di fruire di benefici sui costi di investimento e di gestione per l'impiantistica di tipo ambientale e di semplificazioni amministrative in campo ambientale. Una migliore connessione intermodale fra porto ed hinterland è stata identificata come uno snodo strategico, anche per sfruttare i progetti di corridoi intermodali Barcellona-Civitavecchia-Ploce e Gaeta-Brindisi- Patraso. Ciò implica anche lavori di potenziamento infrastrutturale all'interno del porto	Istituzione di un'area APEA a carattere diffuso in tutte le aree di insediamento produttivo inserite dentro il perimetro della Zls, redazione del documento APEa in coordinamento con il presente Piano strategico e costituzione del relativo Comitato di coordinamento ex DGR 17/2020		
		Completamento della SS Civitavecchia-Orte		
		Completamento diga foranea, nuovo molo traghetti e viabilità di servizio del porto di Civitavecchia e della viabilità di connessione fra porto di Gaeta e asse autostradale		
		Acquisizione delle aree degli interporti di Civitavecchia, Guidonia ed Orte nel perimetro della Zls, creazione distripark e interventi per consentire lavori di light manufacturing, labelling, groupage e movimentazione delle merci containerizzate e non		
		Elettrificazione banchina container Civitavecchia		
		Previsione di sistemi di bunkeraggio a Gnl		
		Previsione di un molo per demolizioni navali		

Fonte: Elaborazioni SRM

5. Elementi per un piano di azione

5.1 Il processo di attivazione della ZLS e la struttura di governance

Il sistema di governance della Zona Logistica Semplificata del Tirreno Centro Settentrionale deve prevedere la definizione di un modello di gestione – che dovrà comunque essere disciplinato da un apposito regolamento – che sia in grado di:

- Attivare gli iter procedurali previsti per l'implementazione delle azioni riconducibili alla proposta di ZLS, anche attraverso l'esercizio di modelli di semplificazione amministrativa utili ad agevolare i processi di sviluppo economico delle aree individuate;
- Stabilire forme di raccordo tra le varie componenti – sia regionale che portuale – della governance;
- Assicurare la corretta e puntuale interrelazione con le strutture amministrative interne all'amministrazione regionale coinvolte nel processo *ratione materiae*;
- Attivare il necessario coinvolgimento degli interlocutori istituzionali territoriali coinvolti (Consorti industriali, gestori interporti e aeroporti, piattaforme logistiche, enti datoriali, ecc.), promuovendo una serie di specifici accordi/intese/protocolli al fine di attivare procedure e procedimenti confacenti che siano rispondenti alle esigenze di sviluppo delle aree e dei territori ricadenti nel perimetro della ZLS (es. utilizzo di risorse e strutture comunali e regionali, procedure di semplificazione, sgravi fiscali di competenza comunale e regionale, verifica ex ante dei profili di legalità legati ad imprese e relativi investimenti, ecc.);
- Rappresentare un punto unico di contatto, per chiunque abbia interesse a localizzarsi in aree ZLS, con riguardo a tutti gli aspetti informativi, procedurali ed amministrativi funzionali al completamento del procedimento. Altresì, oltre ai suddetti criteri, la governance del processo attuativo della ZLS dovrà essere conforme a quanto previsto dalle singole leggi regionali che disciplinano le macchine amministrative regionali, tenendo anche conto delle recenti riforme intervenute in materia;
- Gestire la proficua partecipazione del partenariato economico e sociale al processo implementativo delle "aree ZLS";
- Garantire le condizioni di accessibilità dall'esterno a beneficio della potenziale domanda da parte di operatori economici interessati al processo.

Altresì, oltre ai suddetti criteri, la governance del processo attuativo della ZLS dovrà ovviamente essere conforme a quanto previsto dalle singole leggi regionali che disciplinano l'amministrazione regionale.

La governance della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale potrebbe essere articolata attorno ad una struttura che vede il Comitato di Indirizzo in relazione funzionale e programmatica con una struttura permanente con funzioni di supporto per le attività di programmazione delle attività di promozione, localizzazione degli investimenti, monitoraggio e collegamento con le strutture operative regionali, secondo la proposta schematizzata nel seguito da approfondire sulla base della normativa vigente.

Proposta di governance della ZLS

Step	Componenti
Nomina del Comitato di Indirizzo (organismo strategico)	• Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale • Rappresentante della Regione • Rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri • Rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Struttura ZLS costituita ad hoc (AdSP e Regione) (Organismo di supporto, monitoraggio ed attuazione)	Struttura tecnica che opera come collegamento tra il Comitato di Indirizzo e gli organismi esistenti. È preposta al rilascio del Permesso ZLS che racchiude tutte le autorizzazioni rilasciate dagli organi coinvolti.

Strutture Regionali, dell'ADSP, dei Consorzi, etc.	Operano su sollecitazione della Struttura ZLS dando priorità alla richiesta. Attuano decisioni del Comitato di Indirizzo in base alle loro attuali responsabilità/competenze amministrative e agli eventuali accordi sottoscritti con il Comitato stesso.

La struttura di governance potrebbe così articolarsi:

Al livello politico-strategico:

Cabina di regia³⁷: Il suo ruolo sarebbe quello di:

- discutere e tenere traccia dello stato di attuazione delle ZES/ZLS, sulla base del monitoraggio effettuato dall'Agenzia per la Coesione Territoriale;
- agire come punto di riferimento per il Parlamento per l'attuazione delle ZES/ZLS;
- formulare raccomandazioni per superare i problemi incontrati dalle singole ZES/ZLS;
- coordinare le iniziative nazionali volte a risolvere i problemi comuni delle ZES/ZLS;
- coordinare e promuovere iniziative volte a sponsorizzare le ZES/ZLS presso i mercati internazionali, nonché presso le grandi aziende nazionali a partecipazione pubblica (cfr. Paragrafo 5.5.3);
- coordinare l'identificazione dei canali di finanziamento europei e nazionali per supportare lo sviluppo delle ZES/ZLS in conformità con le prescrizioni del DPCM in merito all'assenza di oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

Comitato di indirizzo: composto in prima approssimazione come da tabella soprastante (ma da verificare alla luce delle normative vigenti), unico organismo responsabile delle decisioni strategiche e attuative, ha competenze definite dal DPCM 12/2018 all'articolo 8, ed assicura:

- il rispetto del Piano di Sviluppo Strategico;
 - le iniziative necessarie volte ad attrarre investitori nazionali e internazionali nella ZLS;
 - la sottoscrizione di accordi quadro con le banche e gli intermediari finanziari;
 - le attività amministrative necessarie a garantire l'insediamento di nuove imprese e la piena operatività nella ZLS;
 - le condizioni di accesso delle imprese alle infrastrutture esistenti;
 - le disposizioni in materia di semplificazioni, anche con accordi di programma, protocolli e convenzioni.
- Inoltre, verifica:
- l'avvio del programma di investimenti e la relativa comunicazione all'Agenzia delle Entrate ai fini dell'ammissione al credito di imposta;
 - il mantenimento dell'attività nell'area ZES/ZLS per almeno 7 anni dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni.

Il Comitato di indirizzo può proporre l'istituzione di Zone franche doganali intercluse nella ZES/ZLS indicandone la perimetrazione. L'agenzia delle Dogane e dei Monopoli approva detta perimetrazione.

Organo scientifico-consulativo: costituito dai soggetti che hanno partecipato ai gruppi di lavoro per

³⁷ Questa, tra l'altro, per le ZES è stata istituita e si è insediata il 2 agosto 2019, in attuazione dell'art. 3 ter del d.l. 14 dicembre 2018, n. 135, convertito in l. 11 febbraio 2019, n. 12 (c.d. decreto semplificazioni). La si riporta lo stesso nella proposta per completezza.

l'elaborazione del Piano di sviluppo strategico e degli stakeholder della ZLS coinvolti nella fase consultativa; tale organo, la cui partecipazione è a titolo gratuito, affianca il Comitato di indirizzo con compiti consultivi e di studio ed analisi, su richiesta del Comitato di indirizzo stesso.

A livello amministrativo-gestionale:

Struttura tecnica: costituita da personale di Adsp e di Regione Lazio, ha il compito di rilasciare i permessi ZLS, supportare l'Agenzia per la Coesione Territoriale nei suoi compiti di monitoraggio e valutazione, coordinare le attività degli altri soggetti amministrativi ed istituzionali coinvolti nella fase gestionale, anche accentrando al suo interno il ruolo di sportello unico SUAP di ZLS.

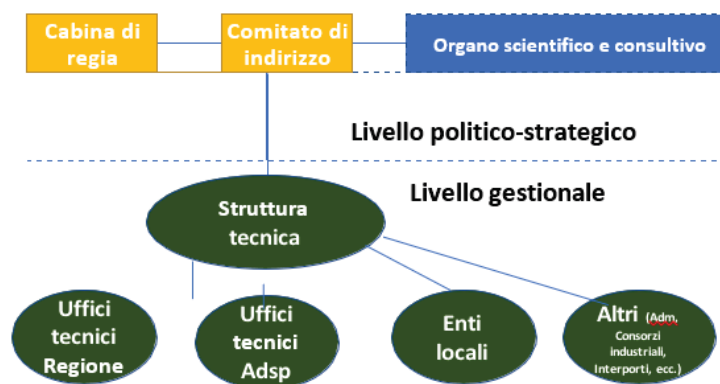
Soggetti tecnici coinvolti:

- Uffici tecnici della Regione Lazio,
- Adsp,
- Adm,
- Capitanerie di Porto dei tre scali portuali interessati,
- Comuni cui afferiscono aree incluse nella Zls,
- Vigili del Fuoco,
- Asl,
- Interporti/aree logistiche coinvolti,
- Anas,
- Rfi/Trenitalia,
- Unioncamere Lazio ed Università del Lazio (Sapienza, Tor Vergata, Uniroma 3, Luiss, Università della Tuscia) per la gestione di eventuali programmi di incentivazione di start-up e spin-off,
- Banche ed istituzioni finanziarie coinvolte in eventuali programmi di incentivazione e/o finanziamento di infrastrutture,
- Enel,
- Raffineria di Roma SpA.

Di volta in volta, a seconda delle esigenze e tramite la Regione Lazio, ci si potrà interfacciare con le seguenti strutture regionali:

- Lazioinnova,
- Consorzio Industriale Unico del Lazio,
- Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente A.R.P.A. Lazio,
- Agenzia Regionale per lo Sviluppo e l'Innovazione in Agricoltura Lazio (A.R.S.I.A.L.),
- Agenzia Regionale del Turismo Lazio,
- Azienda delle Strade del Lazio (A.STRA.L.),
- Ente Regionale per il Diritto allo Studio e alla Conoscenza (DI.S.CO.),
- Aeroporti di Roma SpA.

Schema della possibile struttura di governance della Zls



In tutto questo sarà necessaria un'azione di marketing territoriale che dovrà valorizzare il "sistema locale" rispetto alle aree concorrenti.

Spesso si fa riferimento alla competizione tra aree indicandola come globale perché le scelte localizzative valutano le condizioni esistenti sull'intero pianeta. Tuttavia, l'accezione si declina anche in senso diverso: la competizione è globale perché coinvolge l'insieme dei fattori della produzione; dal mercato del lavoro a quello del credito, alla dotazione delle infrastrutture tradizionali e moderne, alla gestione amministrativa ed a quella della giustizia, alla scuola di base, alla formazione tecnica, alla dotazione di istituzioni di ricerca/università, alla fiscalità finanche la sanità può essere fattore di vantaggio localizzativo ecc.

L'azione di Marketing Territoriale per l'attrazione di investimenti deve avere, pertanto, attenzione a tutti i molteplici fattori che compongono il "sistema territoriale" mettendone in evidenza le caratteristiche ed i vantaggi "competitivi" del sistema.

Nella strategia di un'azione di marketing d'area è, quindi, fondamentale la puntuale definizione "dell'offerta" del territorio e cioè la raccolta sistematica ed attenta delle peculiari caratteristiche dell'area.

Nella ZLS in esame sarà, quindi, necessario evidenziare la presenza delle infrastrutture portuali e dei servizi, le reti logistiche e le infrastrutture sia tradizionali sia moderne, i servizi presenti ed a quali condizioni sono usufruibili, la disponibilità di aree destinate a nuove imprese, la dimensione dei lotti costruttivi ed i loro prezzi, il grado di infrastrutturazione delle aree immediatamente utilizzabili e quelle in prospettiva, la disponibilità di energia e le norme per lo smaltimento dei rifiuti, le caratteristiche e la disponibilità di lavoratori, di strutture per la formazione, la presenza di imprese e di quali imprese e la loro distribuzione sul territorio in quanto la concentrazione settoriale è fattore di attrattività, i tempi medi necessari ad ottenere le autorizzazioni amministrative, la presenza di istituti di credito che operano anche all'estero, la mappa dei collegamenti con il resto del paese del mondo e con i mercati di riferimento, tutto ciò che fa parte dell'identità di un territorio, compresi eventuali accordi localizzativi definiti con gli enti locali ed il loro coinvolgimento nella ZLS.

L'offerta del territorio si completa poi con l'indicazione attenta di tutte le azioni di semplificazione amministrativa e di incentivazione procedurale che distinguono l'area oggetto di marketing.

Fanno ovviamente parte del "pacchetto localizzativo" e cioè delle condizioni di offerta del territorio gli incentivi economico-finanziari, siano essi europei, nazionali e regionali, nonché la loro dotazione finanziaria e la loro durata.

La raccolta delle numerose informazioni che compongono l'offerta del territorio deve avvenire presso molteplici soggetti. Esse devono essere acquisite presso amministrazioni centrali e le loro articolazioni sul territorio, presso enti locali, presso banche dati pubbliche e private.

Nella fase di attivazione della ZLS potranno essere previste due funzioni operative di grande rilevanza per una struttura di "marketing territoriale".

La prima riguarda la funzione di comunicazione che l'istituzione di una ZLS deve assolvere e cioè come/dove/

con quali mezzi comunicare a livello nazionale e internazionale la nuova ZLS per far giungere ai potenziali investitori tutte le informazioni relative al vantaggio competitivo che l'area offre. Tale funzione richiede personale qualificato con conoscenze specialistiche e di relazioni internazionali.

La seconda questione riguarda l'istituzione della figura di "Tutor d'impresa", cioè funzionari della Struttura Tecnica capaci di accompagnare gli imprenditori nelle complesse attività di localizzazione. Tale attività di tutoraggio dovrebbe essere svolta non solo nelle fasi preliminari ma anche in quelle successive agli insediamenti e posta in generale a vantaggio di tutte le imprese esistenti.

5.2 Tempistiche

La descrizione delle tempistiche di attivazione del progetto di ZIs, allo stato attuale, non può che essere del tutto generale e di carattere meramente indicativo. Pertanto, il cronoprogramma che sarà in questa sede illustrato va preso come una stima di massima, di tipo previsionale, sicuramente non vincolante. Tale descrizione, inoltre, non può che concentrarsi sulle fasi iniziali del processo di attivazione della ZIs, e non può estendersi alle fasi più operative di attivazione e gestione delle singole misure di semplificazione o incentivazione previste, che dipenderanno sia da aspetti normativi e tecnici, che da questioni politiche e negoziali al momento non prevedibili. Un modello di tempistica può rivenire incrociando una proposta formulata da Ernst & Young per l'implementazione della governance della Zes Campania con un percorso indicativo evidenziato da Confindustria Veneto per l'attivazione della ZIs di Venezia³⁸. Ricalcando tale proposta, e ricordando che le fasi iniziali di avvio di una ZIs sono del tutto analoghe a quelle di una Zes, è possibile stabilire il seguente calendario di massima:

Anno 1 (luglio 2020-giugno 2021)

- Definizione, presentazione ufficiale ed approvazione definitiva del Piano di Sviluppo strategico da parte di Regione Lazio;
- Presentazione di tale Piano da parte di Regione Lazio alla Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- Istituzione della ZIs con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dopo aver verificato la documentazione presentata dalla Regione richiedente.

Anno 2 (giugno 2021-giugno 2022)

- Costituzione del Comitato di indirizzo e nomina del segretario generale;
- Definizione di un protocollo di governance fra i soggetti coinvolti nel Comitato di indirizzo ed approvazione del regolamento interno di funzionamento;
- Avvio della procedura per il rilascio dei permessi ZIs;
- Avvio delle prime azioni operative: proposta di perimetrazione della zona franca doganale interclusa ad Agenzia delle Dogane e relativa approvazione, costituzione dello sportello unico portuale, avvio delle azioni di verifica dell'avvio degli investimenti da parte delle imprese beneficiarie del credito d'imposta ex legge 208/2015, definizione di un piano operativo di marketing territoriale ed attrazione di investimenti, sottoscrizione di accordi quadro con Regione Lazio, banche ed operatori finanziari per attivare le ulteriori incentivazioni previste, avvio delle prime conferenze di servizi semplificate, ecc.

³⁸ Confindustria Venezia, Linee-guida per l'istituzione di una Zona Logistica Semplificata, 7 gennaio 2020, disponibile su <https://www.confindustria.venezia.it/wp-content/uploads/2020/01/4D8B7BB8C1C9EC4EC12584EA003673C8/Vademecum%20ZES%20rev%207%20gennaio%202020.pdf>

Anno 3 (da giugno 2022)

- Entrata in operatività di tutte le misure amministrative, incentivanti e doganali previste per la ZIs, anche tramite la sottoscrizione di tutti gli Accordi di programma, convenzioni o protocolli necessari;
- Primi risultati dell'attività di monitoraggio a carico dell'Agenzia per la Coesione Territoriale.

Nel seguito vengono infine proposti alcuni Allegati al presente documento. Con riferimento a tali Allegati, si precisa che il primo è stato elaborato sulla base del quadro informativo fornito dalla Regione, mentre gli Allegati 2, 3 e 4 sono stati predisposti a cura di SRM, nell'ambito dello studio sulla ZLS della Regione Lazio commissionato da AdSP e Unione degli Industriali e più volte citato nel corpo del presente documento, avendone peraltro costituito riferimento principale per la sua stesura.

Allegato 1: i progetti di sviluppo infrastrutturale della Regione Lazio

In una nota ufficiale del 10 aprile 2020 trasmessa ad Adsp, la Regione Lazio ha evidenziato i progetti infrastrutturali, a servizio della istituenda ZIs, che sta sviluppando. Nel dettaglio, i progetti, ed il relativo stato dell'arte, sono i seguenti:

Infrastrutture viarie:

- a) Orte – Civitavecchia: si tratta, come già discusso nel capitolo 4.5 del presente studio, di una arteria fondamentale per connettere il porto di Civitavecchia con l'Adriatico e l'Europa centro orientale, consentendo quindi di ampliarne il bacino di mercato potenziale, stante il fatto che la tratta stradale Mestre-Orte è già disponibile. Anas S.p.A. sta recependo le prescrizioni poste dal DPCM che approva l'opera e stabilisce la compatibilità ambientale della stessa; pende ricorso alla Corte Europea circa la legittimità dell'iter approvativo, ma la sentenza non pone condizione sospensiva e Anas sta proseguendo nella definizione del progetto definitivo (che deve recepire le prescrizioni, quasi totalmente di natura ambientale).
- b) Pedemontana Formia – Gaeta: essenziale per consentire una migliore accessibilità al porto di Gaeta, tale arteria ha il seguente avanzamento: una iniziale proposta progettuale (2013) è stata abbandonata per l'eccessivo costo (si sviluppava quasi totalmente in galleria). L'intervento è inserito nel Contratto di programma 2016-2020 tra Anas e MIT e Anas, soggetto attuatore, comunica che sono state avviate le attività di affidamento dello studio di fattibilità tecnico economica relativo a tutte le opere inserite nel Contratto, compreso il nuovo tracciato della Pedemontana.
- c) Collegamento Roma – Latina, a supporto di una migliore connessione di Gaeta con il mercato della città Capitale: dopo il lungo iter giuridico-amministrativo, si sono svolti diversi tavoli tecnici coordinati dalla Struttura Tecnica di Missione del MIT; è stata definita una revisione del progetto comprensiva di più opzioni con diversi piani economico finanziari. Si è in attesa di determinazione del MIT, che ha chiesto di sospendere momentaneamente la procedura per via dell'emergenza sanitaria legata al Covid-19.

Infrastrutture ferroviarie:

- a) Linea Civitavecchia - Capranica – Orte (anche in questo caso a servizio della trasversalità dei flussi e del collegamento con il CAR di Guidonia): richiesto a RFI lo studio di fattibilità della riattivazione; da una prima analisi si prevede un costo di 350 mln€ per l'intera tratta e 140 mln€ per la sola Orte-Capranica. Una volta in possesso dello studio, sarà possibile procedere a un'analisi costi/benefici e valutarne nel dettaglio l'impatto economico reale.
- b) Collegamento ferroviario Ponte Galeria- Pomezia- Campoleone (Gronda merci- cintura sud): tale progetto, inserito nel Contratto di Programma RFI 2017-2021, consentirà al porto di Civitavecchia di essere direttamente collegato con il principale bacino industriale e farmaceutico del centro Italia. Tale progetto si inserisce nel quadro del completamento delle nuove infrastrutture per consentire il *by-pass* del nodo ferroviario di Roma da dedicare principalmente al traffico merci (linea di gronda verso la linea Roma - Formia - Napoli (Cintura Sud).
- 1) Potenziamento del collegamento ferroviario Roma- Pescara che si aggiunge all'attuale trasversale viaria tra il Tirreno e l'Adriatico funzionale al miglioramento dei collegamenti tra il porto di Civitavecchia e i porti abruzzesi; tale progetto consiste nel completamento del programma di velocizzazione della linea Roma-Pescara mediante raddoppi e varianti di tracciato nella tratta compresa tra Guidonia (non distante dal CAR) e Chieti/Manoppello.
- c) Ripristino linea ferroviaria Formia-Gaeta (littorina): finanziata con fondi FSC per 10 mln€, stanno per essere avviati a gara i lavori della parte finale della ferrovia; il collegamento con il porto è basato su una pre- fattibilità del Consorzio Industriale Sud-Pontino, proprietario della linea ferroviaria, che prevede un costo ulteriore di 22 mln€.
- d) Anello Ferroviario di Roma: in fase di progettazione da parte di RFI. Tale anello consentirebbe di velocizzare l'istadamento ferroviario da/per i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e la fascia adriatica.
- e) Trasporto merci su ferro: RFI sta lavorando al potenziamento della rete di trasporto su ferrovia del

Lazio, con particolare riguardo al trasporto delle merci, specie sulle direttrici Roma – Grosseto, Roma – Formia e Roma – Cassino. In particolare: l'adeguamento a modulo 750 m e PC80 sull'itinerario Roma – Civitavecchia – Pomezia S.P.; l'adeguamento a PC80 sull'itinerario Roma – Napoli via Cassino; il potenziamento tecnologico della linea Roma – Formia, con puntuali interventi di modifica anche del piano del ferro finalizzati all'incremento delle condizioni di accessibilità e di velocizzazione/flessibilità di impianto, compresi l'adeguamento a modulo 750 in taluni impianti, anche a sud di Pomezia; il potenziamento Tecnologico della linea Roma – Colleferro con puntuali interventi di modifica anche del piano del ferro finalizzati all'incremento delle condizioni di accessibilità e di velocizzazione/flessibilità di impianto, la cui prima fase tra Ciampino e Colleferro verrà attivata entro il 2020 ed il potenziamento tecnologico della linea Roma – Civitavecchia.

Nell'insieme, gli avanzamenti più rilevanti, in termini di tempistica per l'entrata in funzionalità, appaiono essere:

- a) L'arteria stradale Civitavecchia-Orte, giunta alla progettazione definitiva, nonostante un ricorso giudiziario pendente (ma senza sospensiva),
- b) il raccordo ferroviario fra porto e interporto di Civitavecchia, per il quale si attende la stipula della Convenzione con il MIT,
- c) la littorina ferroviaria Formia-Gaeta, già in fase di lavori (ma rispetto alla quale l'ulteriore collegamento con il porto di Gaeta è ancora alla fase della pre- fattibilità)
- d) il potenziamento tecnologico della linea ferroviaria Roma-Colleferro, utile per potenziare i raccordi con sistemi produttivi della parte meridionale della provincia di Roma che possono gravitare sul porto di Gaeta per i rifornimenti via mare, la cui prima fase (Ciampino-Colleferro) dovrebbe essere attivata a fine anno.

Allegato 2: Casi di studio nazionali – snellimenti amministrativi e incentivi

La Zes di Gioia Tauro

Impernata sullo scalo di transhipment di Gioia Tauro, quindi con esigenze logistiche solo parzialmente assimilabili a quelle di uno scalo dotato di un vero e proprio retroporto come quello di Civitavecchia, ma anche estesa a realtà portuali come Villa San Giovanni e Reggio Calabria, anch'esse peculiari per l'assenza di un tessuto industriale consistente retrostante e per la specificità di rappresentare in larga misura porti di mero collegamento con la Sicilia, nonché a Vibo Valentia (l'unico vero e proprio porto industriale, connesso al limitrofo stabilimento della Nuova Pignone ed al traffico petrolchimico), Corigliano Calabro (porto perlopiù peschereccio) e Crotone (dove la principale movimentazione è rinfusiera), tale Zes prevede le seguenti facilitazioni, in termini di snellimenti amministrativi:

- Piena implementazione dello **Sportello Unico per le Attività Produttive** (SUAP) a livello associato per tutti i Comuni della Piana di Gioia Tauro, in grado di funzionare da interlocutore unico per le imprese logistiche e manifatturiere che intendano insediarsi nelle aree industriali perimetrate dentro la Zes e gestione interamente telematica delle domande di insediamento;
- **Sportello unico doganale**: volto a semplificare le operazioni di importazione ed esportazione e a concentrare i termini delle attività istruttorie, anche di competenza di amministrazioni diverse. In tal modo, si vuole favorire un sistema di cooperazione e di coordinamento tra il sistema informatico dell'Agenzia delle dogane e quello degli altri enti e amministrazioni che intervengono nelle operazioni doganali, concedendo autorizzazioni, permessi, licenze o effettuando controlli diversi da quello doganale. Tra i vantaggi dell'operatività di tale sportello vi è, ad esempio, la possibilità di presentare in via telematica la dichiarazione doganale senza attendere il rilascio di certificati e nulla osta, sanitari o veterinari, da parte delle competenti Autorità sanitarie.
- Costituzione della una **Conferenza permanente** costituita dai Sindaci e dai Responsabili SUAP dei Comuni Associati, dalla Regione e dalla Città Metropolitana di Reggio Calabria. La Conferenza permanente deve essere integrata con il Dirigente responsabile della Struttura speciale della ZES ed ha funzioni di "programmazione, cooperazione ed indirizzo sull'area della Piana di Gioia Tauro, con l'obiettivo di progettare ed implementare in maniera condivisa le attività di promozione dei territori e di attrazione di risorse finanziarie ed di imprese, nonché l'esame delle problematiche concernenti la funzione di indirizzo programmatico e di controllo della gestione associata dello Sportello Unico". La Conferenza avrà la funzione di assicurare l'interfaccia e la necessaria cooperazione tra il SUAP Associato della Piana di Gioia Tauro e lo Sportello Unico Amministrativo competente per tutti gli altri procedimenti e per le altre attività produttive intra porto non esclusivamente commerciali, e con la Regione Calabria. Si tratta, cioè, di un organo politico-amministrativo con funzioni sia di promozione del territorio in chiave di attrazione di investimenti, sia di supporto alle attività del SUAP sopra richiamato;
- **Digitalizzazione delle procedure dell'Ente Portuale** in armonia con il D.P.R. 160/2010, istitutivo degli Sportelli Unici per le Attività Produttive. Tale attività ha già consentito di rilasciare in forma telematica la concessione demaniale in area portuale per le attività produttive o logistiche che vorranno insediarsi nel porto di Gioia Tauro;
- Realizzazione di uno **sportello informativo dedicato alla Zes** con finalità di marketing territoriale, attraverso un servizio on line per la promozione sistematica della futura area ZES diretto verso i potenziali investitori internazionali. Le informazioni sull'area industriale di Gioia Tauro e della città metropolitana cui afferisce, sono presentate in termini infrastrutturali e di servizio, di opportunità produttive ed economiche, di possibilità insediative, tramite una ricerca dei lotti industriali disponibili per l'insediamento. Con l'obiettivo di fornire un ulteriore supporto ai soggetti produttivi interessati ad insediarsi nell'area industriale di Gioia Tauro, è in corso di progettazione uno Sportello informativo virtuale. Il servizio, dedicato alla futura area ZES, potrà fornire consulenze dirette agli imprenditori, supportando l'operatività della Conferenza dei Servizi, svolgendo attività connesse alla promozione/sostegno dell'area ZES. Lo Sportello Informativo costituirà un momento di raccordo tra Soggetti che, a vario titolo, operano in questo territorio, e sarà il canale di accesso in modo semplificato

ad un'informativa completa su agevolazioni/facilitazioni/opportunità relativi all'area di Gioia Tauro;

- Realizzazione di **aree produttive ecologicamente attrezzate**: è un istituto introdotto nel panorama legislativo italiano dall'art. 26 del D. Lgs. n. 112/98 (c.d. Decreto Bassanini) per definire un'area/agglomerato produttivo "dotata delle infrastrutture e dei sistemi necessari a garantire la tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente". Tali aree, gestite unitariamente dal CORAP, organismo che ha sostituito i precedenti Consorzi Industriali, potranno costituire forme di semplificazione amministrativa nelle procedure insediative di imprese dei settori dell'economia green ulteriori rispetto a quelle già previste dal SUAP;
- Individuazione di un **rappresentante regionale unico** per esprimere definitivamente, in modo univoco e vincolante, la posizione di tutti gli uffici regionali e/o di tutte le amministrazioni riconducibili allo stesso livello territoriale di governo regionale nelle conferenze di servizi.
Le facilitazioni di natura agevolativa previste, di interesse per il profilo potenziale di imprese che possano investire nella Zes, sono, invece, le seguenti:

Strumenti operanti sull'intero territorio regionale:

- **contratti di sviluppo ex Accordo MISE, 2-017, D.G.R. 93/2018**. Tale strumento, di tipo negoziale, è mirato agli investimenti di più grandi dimensioni, e consente di sostenere investimenti industriali ed agroindustriali (compresa la commercializzazione del prodotto alimentare), turistici e ambientali tramite un finanziamento agevolato fino al 75%, un contributo in conto interessi, in conto impianti oppure diretto alla spesa. L'accordo sottoscritto dalla Regione Calabria prevede di poter finanziare i seguenti settori: agroalimentare, turismo e cultura, logistica e trasporti, ICT e terziario innovativo, smart manufacturing, metalmeccanico, tutela ambientale e scienza;
- **credito di imposta generale ex legge 208/2015**: in particolare, detto strumento prevede che le nuove imprese e quelle già esistenti che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella Zes per una permanenza minima di 7 anni, possono usufruire di una serie di agevolazioni: credito di imposta, per un'entità oscillante fra il 10% ed il 20% dell'investimento netto, in funzione della dimensione d'impresa, per investimenti in macchinari, attrezzature e impianti nuovi da destinare a strutture produttive già esistenti o da impiantare.
- **Iperammortamento ex legge 232/2016**, consistente nella possibilità di maggiorare del 150% il costo di acquisto di beni che soddisfano determinati requisiti. Deve, infatti, trattarsi della determinazione delle quote di ammortamento ovvero dei canoni di leasing, del costo di acquisizione di alcuni beni materiali strumentali nuovi ad alta tecnologia, elencati nell'allegato A della legge n. 232/2016.
- **Incentivi del PO FESR Calabria 2014-2020**, essenzialmente consistenti in agevolazioni su R&S ed innovazione tecnologica ed in misure di sostegno per l'attrazione di imprese esterne, il consolidamento delle PMI esistenti e lo start-up di nuove PMI locali, anche di tipo innovativo (Assi I e III del POR). Tali incentivi sono disponibili in via di principio, ma per poterne fruire occorre attendere che la Regione emani i relativi bandi. I più interessanti per la tipologia tipica di impresa che può insediarsi nella Zes sono i seguenti: Azione 1.1.4 – Sostegno alle attività collaborative di R&S con i poli regionali di innovazione per lo sviluppo di nuove tecnologie sostenibili, di nuovi prodotti e servizi; Azione 1.1.5 Sostegno all'avanzamento tecnologico delle imprese attraverso il finanziamento di linee pilota e azioni di validazione precoce di prodotti e di dimostrazione su larga scala; Azione 1.3.3 Interventi a supporto della qualificazione dell'offerta dei servizi ad alta intensità di conoscenza e ad alto valore aggiunto tecnologico; Azione 1.4.1 Sostegno alla creazione e al consolidamento di start-up innovative ad alta intensità di applicazione di conoscenza e alle iniziative di spin-off della ricerca; Azione 3.3.1 Sostegno al riposizionamento competitivo, alla capacità di adattamento al mercato, all'attrattività per potenziali investitori, dei sistemi imprenditoriali vitali delimitati territorialmente; Azione 3.1.3 Attrazione di investimenti esterni mediante sostegno finanziario in grado di assicurare una ricaduta sulle PMI a livello territoriale; Azione 3.6.1 Potenziamento del sistema delle garanzie pubbliche per l'espansione del credito in sinergia tra il sistema nazionale e il sistema regionale di garanzia, favorendo forme di razionalizzazione che valorizzino anche il ruolo dei confidi; Azione 3.6.4 Contributo allo sviluppo del mercato dei fondi di capitale di rischio per lo start-up d'impresa nelle fasi pre-seed, seed, early stage;
- **Incentivi del PO FSE Calabria 2014-2020**, consistenti in strumenti per la formazione professionale dei

lavoratori. Ad esempio, le seguenti misure: Azione 10.1.7 Percorsi formativi di IFP, accompagnati da azioni di comunicazione e di adeguamento dell'offerta in coerenza con le direttrici di sviluppo economico e imprenditoriale dei territori per aumentarne l'attrattività; Azione 10.6.2 Azioni formative professionalizzanti connesse con i fabbisogni dei sistemi produttivi locali, e in particolare rafforzamento degli IFTS, e dei Poli tecnico professionali in una logica di integrazione e continuità con l'Istruzione e la formazione professionale iniziale e in stretta connessione con i fabbisogni espressi dal tessuto produttivo.

Strumenti operanti nelle aree di crisi ricomprese nel perimetro della Zes:

- **legge 181/1989:** tale legge viene soltanto citata, ma non si specifica se sarà effettivamente utilizzata anche per le imprese ubicate nella Zes. Ad ogni modo, diverse aree di crisi non complessa (Crotone, Vibo Valentia, Reggio Calabria) rientrano effettivamente dentro il perimetro della Zes, per cui, teoricamente, essa è utilizzabile. Detto provvedimento consente di ottenere un contributo a fondo perduto in conto impianti o sulla spesa, oppure un finanziamento agevolato, fino al 75%, per progetti di investimento di dimensioni pari ad almeno 1,5 milioni di euro localizzati nei perimetri delle aree di crisi, parzialmente coincidenti con quelli della Zes.

Strumenti specifici per la Zes:

- **Decreto-legge n. 91/2017 conv. in Legge n. 123/2017.** Si tratta dello strumento agevolativo generale previsto per tutte le ZES e riportato ad inizio capitolo;
- **Iperammortamento,** prorogato fino al 31 dicembre 2020 per le imprese che investano nella ZES, al fine di investire in beni strumentali nuovi, in beni materiali e immateriali (software e sistemi IT) funzionali alla trasformazione tecnologica e digitale dei processi produttivi.
- **Sgravi sul costo del lavoro.** Sgravi sugli oneri sociali tramite una quota del FSC regionale, di entità non specificata dal Piano Strategico.

La Zes Interregionale Adriatica

Detta Zes si estende lungo i porti della fascia adriatica molisana e pugliese, includendo Termoli, Manfredonia, Barletta, Molfetta, Bari, Monopoli e Brindisi. Detta Zes ha le seguenti agevolazioni amministrative:

- **Istituzione di regimi autorizzativi di mera comunicazione o segnalazione di avvio attività, in regime di autocertificazione;**
- Individuazione, per l'intera Zes, dello **sportello unico amministrativo** istituendo presso l'autorità del Sistema Portuale del Mar Adriatico meridionale, che si coordinerà con i SUAP di Molise e Puglia;
- Trasferire alla competenza esclusiva del Comitato di Indirizzo la formazione di una **autorizzazione unica (AU-ZES)** che sostituisce tutte le altre autorizzazioni tramite lo strumento della **conferenza di servizi semplificata**, di cui all'art. 14- bis della legge 241/1990 e D. lgs. 127/2016, che prevede solo la circolazione di documenti telematici fra gli enti coinvolti e le riunioni fisiche solo nei casi più complessi, con un tempo massimo di 45 giorni per chiudere i lavori, o 90 se sono coinvolti interessi "sensibili";
- Individuazione di tutte le procedure nell'area Zes come **procedure di interesse pubblico strategico**, aventi quindi carattere prioritario in termini di avvio dei procedimenti amministrativi;
- Utilizzo dell'attuale normativa nazionale per l'abbreviazione dei tempi delle procedure (D.p.r. 194/2016, legge 241/1990 e s.m.i. e d.l. 91/2017, analizzato in apertura del presente capitolo);
- **Soppressione di leggi regionali non più attuali e creazione di testi unici**, in materia ambientale, di pianificazione e gestione del territorio e di attività produttive;
- **Digitalizzare completamente i procedimenti autorizzativi.**
Con riferimento, invece, alle agevolazioni fiscali e finanziarie disponibili, si prevede quanto segue:
 - l'accesso ai **contratti di programma**, stipulabili per acquisto di nuovi attivi materiali o spese di R&S per investimenti di almeno 5 milioni di euro presentati da grandi imprese, singolarmente o insieme a PMI;

- l'accesso ai Pacchetti **Integrati di Agevolazione (PIA)** per il sostegno in conto impianti di investimenti di medie imprese o di cluster, con investimento minimo di un milione di euro per acquisto di nuovi attivi materiali o spese di R&S o innovazione tecnologica o servizi;
- progetto TecnoNidi, destinato a piccole imprese che vogliano investire in innovazione, ivi comprese le start-up innovative, o che abbiano sostenuto costi di R&S pari ad almeno il 10% dei costi di esercizio o che, infine, dispongano del riconoscimento del Seal of Excellence e che appartengano alle aree prioritarie della strategia S3 regionale. Detta misura finanzia fino all'80% dei costi di investimento materiali, e di alcune spese di funzionamento riconosciute dalla misura, legate a servizi Ict o di supporto all'innovazione, con tetti massimi, rispettivamente, pari a 200.000 ed 80.000 euro. L'incentivo è erogato in parte a fondo perduto e in parte come prestito agevolato;
- **progetto N.I.D.I.**, che è un sostegno erogato in parte a fondo perduto e in parte come prestito agevolato per donne, disoccupati o altre fasce sociali fragili per l'avvio di una nuova impresa;
- **progetto Estrazione dei Talenti**, che sostiene progetti di creazione di impresa nelle aree prioritarie della strategia S3 regionale, da parte di team di aspiranti imprenditori innovativi, mediante Factory, ovvero aggregazioni di soggetti pubblici e privati che trasferiscano conoscenze imprenditoriali e tecnologiche agli aspiranti imprenditori e finanziamenti a fondo perduto.
- aiuti per la tutela dell'ambiente, erogati a micro e PMI per investimenti in efficienza energetica, cogenerazione, energia rinnovabile.
- Fondo garanzia PMI, erogato sotto forma di garanzie pubbliche per finanziamenti di PMI e liberi professionisti.

La ZES Interregionale Ionica Puglia-Basilicata

Detta ZES, costituita dalle Regioni Puglia e Basilicata, intende progettare un retroporto di Taranto esteso alla Lucania, ed in particolare, ma non solo, alla provincia di Matera e le sue potenzialità turistiche, connesse a Matera 2019. Al di là delle misure di semplificazione amministrativa già approvate singolarmente dalle due Regioni, esse intendono proporre strumenti specifici per la Zes, ovvero:

- Utilizzare, nell'ambito dei procedimenti, regimi di mera comunicazione o segnalazione di inizio attività in autocertificazione;
- individuare, per chiunque abbia interesse a investire in area ZES, lo **Sportello Unico Amministrativo (SUA)** istituendo presso l'Autorità di Siste ma Portuale del Mar Ionio, come responsabile unico del procedimento ai sensi della legge n. 241 del 1990; lo Sportello si avvarrà delle strutture di Progetto di Puglia e Basilicata, con riguardo a tutti gli aspetti procedurali e amministrativi, funzionali al completamento del procedimento e di un Ufficio ZES, istituendo presso il porto di Taranto per tutti gli aspetti informativi e preistruttori;
- trasferire alla competenza esclusiva del Comitato di indirizzo - che la esercita attraverso la descritta struttura operativa - la formazione e il rilascio di **un'autorizzazione unica (AU-ZES)**, a valle dei procedimenti legislativi che disciplinino tale fattispecie; l'autorizzazione unica sostituisce tutte le autorizzazioni, intese, licenze, concessioni, nulla osta e permessi che debbano comunque essere resi da altri enti attraverso lo strumento della conferenza di servizi semplificata (art.14-bis, legge 241/90), in ottemperanza a quanto previsto dal riformato art.5 comma 1 lett. a) del decreto-legge 91/2017;
- individuare le procedure di insediamento in area ZES come procedure di interesse pubblico strategico, pertanto avente carattere prioritario in termini di avvio dei procedimenti autorizzativi;
- ridurre i tempi previsti per l'espletamento delle procedure, in applicazione dell'attuale normativa in tema di semplificazione (d.p.r. 194/ 2016 - Regolamento recante norme per la semplificazione e l'accelerazione dei procedimenti amministrativi; legge 241/1990 e s.i.i. e d.l. 91/2017);
- procedere alla **soppressione di norme e leggi non più attuali e/ o alla creazione di testi unici in materia ambientale, di pianificazione e gestione del territorio, di attività produttive;**
- adottare la conferenza di servizi semplificata quale unico strumento operativo per l'acquisizione di eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta la cui adozione richiede l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso comunque de nominati;

- procedere alla **completa digitalizzazione dei procedimenti autorizzativi**.

Con riferimento, invece, agli incentivi finanziari e fiscali, anche in questo caso in aggiunta a quelli già previsti su scala nazionale, le due regioni prevedono i seguenti:

- **riduzione delle spese per le pratiche di istruttoria** per la localizzazione nelle aree industriali ASI della Basilicata o della Puglia ricomprese nella ZIs. Per la prima regione, è prevista una riduzione delle tariffe per un importo compreso fra lo 0,5% e l'1% del valore degli investimenti. Per la seconda, una esenzione delle spese di istruttoria;
- Per la localizzazione in Puglia, gli strumenti agevolativi specifici regionali saranno gli stessi previsti dalla Zes Interregionale Adriatica, ovvero:
- l'accesso ai **contratti di programma**, stipulabili per acquisto di nuovi attivi materiali o spese di R&S per investimenti di almeno 5 milioni di euro presentati da grandi imprese, singolarmente o insieme a PMI;
- l'accesso ai **Pacchetti Integrati di Agevolazione (PIA)** per il sostegno in conto impianti di investimenti di medie imprese o di cluster, con investimento minimo di un milione di euro per acquisto di nuovi attivi materiali o spese di R&S o innovazione tecnologica o servizi;
- **progetto TecnoNidi**, destinato a piccole imprese che vogliano investire in innovazione, ivi comprese le start-up innovative, o che abbiano sostenuto costi di R&S pari ad almeno il 10% dei costi di esercizio o che, infine, dispongano del riconoscimento del Seal of Excellence e che appartengano alle aree prioritarie della strategia S3 regionale. Detta misura finanzia fino all'80% dei costi di investimento materiali, e di alcune spese di funzionamento riconosciute dalla misura, legate a servizi Ict o di supporto all'innovazione, con tetti massimi, rispettivamente, pari a 200.000 ed 80.000 euro. L'incentivo è erogato in parte a fondo perduto e in parte come prestito agevolato;
- **progetto N.I.D.I.**, che è un sostegno erogato in parte a fondo perduto e in parte come prestito agevolato per donne, disoccupati o altre fasce sociali fragili per l'avvio di una nuova impresa;
- **progetto Estrazione dei Talenti**, che sostiene progetti di creazione di impresa nelle aree prioritarie della strategia S3 regionale, da parte di team di aspiranti imprenditori innovativi, mediante Factory, ovvero aggregazioni di soggetti pubblici e privati che trasferiscano conoscenze imprenditoriali e tecnologiche agli aspiranti imprenditori e finanziamenti a fondo perduto.
- **aiuti per la tutela dell'ambiente**, erogati a micro e PMI per investimenti in efficienza energetica, cogenerazione, energia rinnovabile.
- **Fondo garanzia PMI**, erogato sotto forma di garanzie pubbliche per finanziamenti di PMI e liberi professionisti.

Sul versante lucano, invece, saranno disponibili le seguenti agevolazioni, specificamente rivolte alle Zes nelle cinque aree di specializzazione della S3:

- **Avviso Pubblico Piani di Sviluppo Industriale attraverso pacchetti integrati di agevolazione – PIA** costituiti da investimenti di taglio medio (2 Meuro per ampliamenti e 4 Meuro per nuovi impianti), consentono, attraverso la presentazione di un unico Piano di Sviluppo Industriale articolato in Progetti specifici, di richiedere contributi finanziari per la realizzazione di investimenti produttivi per la salvaguardia e sviluppo dei livelli occupazionali, l'acquisizione di servizi reali, la realizzazione di attività di ricerca e sviluppo tecnologico, lo svolgimento di attività di formazione continua.
- Imprese operanti nelle aree di specializzazione della S3 per l'acquisto di servizi per l'innovazione tecnologica, strategica, organizzativa e commerciale;
- Sostegno alla creazione e sviluppo dei cluster tecnologici della regione Basilicata nei 5 settori di specializzazione della S3 e alla realizzazione di progetti di ricerca e sviluppo da parte delle imprese di settore;
- Cofinanziamento di progetti complessi presentati dal sistema delle imprese e della ricerca (Cluster) per lo sviluppo delle traiettorie tecnologiche delle aree S3.
- interventi di supporto a **progetti unitari di rilancio delle aree industriali di crisi diffusa**, coincidenti, per la regione Basilicata, con i sistemi locali del lavoro - SLL

- eleggibili ad aree di crisi non complessa, di cui al Decreto MISE del 4 agosto 2016, in cui sono ricomprese, a pieno titolo, anche le aree industriali da destinare alla Zes della Basilicata. I progetti unitari di rilancio prevedono l'istituzione di un regime d'incentivazione dedicato sia alle nuove imprese che a quelle esistenti attraverso l'emanazione di un pacchetto integrato di agevolazione;
- Sostegno ad investimenti finalizzati all'adozione delle tecnologie abilitanti per Industria 4.0;
- **Borse e Dottorati di ricerca a caratterizzazione industriale** con specializzazione nelle tecnologie abilitanti dell'industria 4.0
- un fondo regionale di venture capitale, il cofinanziamento del fondo di garanzia nazionale;
- **cofinanziamento di progetti di investimento di efficienza energetica degli impianti produttivi** e delle unità locali delle imprese e utilizzo delle fonti di energia rinnovabili per la produzione di energia destinata al solo autoconsumo dell'unità locale produttiva;
- sostegno **all'acquisto di servizi di supporto all'internazionalizzazione delle PMI.**

La Zes Campania

Perimetrata sui porti di Salerno, Castellammare di Stabia e Napoli (quest'ultimo, peraltro, un porto che può essere considerato come concorrente diretto di Civitavecchia) detta Zes prevede, in termini di strumenti di snellimento amministrativo i seguenti:

- Centralità **dello Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive (SURAP)**, che, in qualità di coordinatore dei diversi SUAP territoriali. Come previsto dall'articolo 20, comma 1 bis, della legge regionale n.11 del 2015, la Giunta regionale qualifica come di "interesse regionale" gli interventi localizzati nella Zona Economica Speciale. Il SURAP, pertanto, su impulso della Struttura di Missione per la ZES e avvalendosi del supporto di quest'ultima, è deputato ad esercitare, in qualità di amministrazione procedente, le funzioni amministrative connesse ai procedimenti insediativi di iniziative produttive in aree ZES, e di rappresentare le posizioni della Regione nelle conferenze di servizi;
- Estensione dell'utilizzo delle conferenze di servizi semplificate, per ridurre i tempi delle procedure insediative;
- Promozione di specifici protocolli di intesa con gli Enti Locali, i Consorzi ASI, gli enti aeroportuali, i gestori di interporti e del trasporto su ferro per individuare specifici interventi di ulteriore semplificazione delle procedure amministrative;
- Supporto di Invitalia per accelerare le procedure istruttorie in materia di aiuti alle imprese insedianti nella Zes;
- **Utilizzo del Protocollo di intesa con Mise ed Ice**, sottoscritto ad ottobre 2016, per realizzare e condividere un sistema informativo che permetta l'assistenza agli investitori esteri e alle imprese italiane che offrono opportunità di investimento in Regione Campania, per agevolare le procedure burocratiche funzionali alla realizzazione di investimenti in Campania, per condividere un sistema informativo su normative, incentivi nazionali e locali, funzionamento di strumenti a supporto degli investimenti esteri;
- **Utilizzo del Protocollo di intesa con Unioncamere Campania**, del gennaio 2017, al fine di semplificare gli aspetti amministrativi connessi all'esercizio dell'attività di impresa, promuovendo sul territorio regionale un'offerta di servizi SUAP omogenea e con un elevato livello di standardizzazione di contenuti a vantaggio delle imprese. Sono previste azioni congiunte per dare la massima diffusione alla piattaforma nazionale "impresainungiorno.gov.it" e per l'erogazione dei servizi SUAP realizzata dal Sistema Camerale, sostenendo l'utilizzo della componente di front office presso tutti i Comuni.
- Utilizzo del Protocollo di intesa **"Terre dell'Ufita"** tra Regione Campania, Invitalia e l'Unione dei Comuni della Valle Ufita, al fine di sperimentare un modello-pilota di semplificazione delle procedure insediative di nuove imprese nell'area industriale della Valle Ufita;
- Inoltre, la Regione sottoscriverà specifici accordi con gli Enti Locali interessati all'insediamento nella ZES, attraverso i quali promuovere il riconoscimento dei benefici, la semplificazione amministrativa, tramite l'ottimizzazione del funzionamento dei SUAP territorialmente competenti;

- Valorizzazione degli **accordi tra Governo, Regioni ed Enti locali siglati in Conferenza Unificata, (n. 46 del 4 maggio 2017; n. 76 e 77 del 6 luglio 2017; n. 119 del 5 ottobre 2017; n. 18 del 22 febbraio 2018)** con i quali è stata approvata la modulistica unificata e standardizzata per le principali attività commerciali, artigianali e edilizie in attuazione delle specifiche previsioni dei decreti attuativi della cd. riforma Madia (decreti legislativi n. 126 del 2016 e 222 del 2016);
- Eliminazione, a cadenza annuale, di norme regionali tacitamente abrogate o comunque inefficaci, ai sensi della L.R. 21/2005;
- Attuazione della L.R. 11/2015, con particolare riferimento ai seguenti aspetti: **individuazione espressa dei termini, fino a novanta giorni, per la conclusione dei procedimenti amministrativi di propria competenza. I procedimenti per i quali non siano stati fissati i termini di conclusione si perfezionano secondo la regola generale di 30 giorni. È stato previsto, inoltre, che la durata massima di un procedimento non possa superare i 120 giorni**; obbligo di acquisire d'ufficio e in modalità telematica i dati e i documenti necessari che siano già in possesso dei competenti uffici o direttamente acquisibili presso altre pubbliche amministrazioni centrali o periferiche e di accettare le dichiarazioni sostitutive di certificazione o di atto di notorietà; l'Amministrazione regionale è tenuta al risarcimento del danno ingiusto cagionato in conseguenza della inosservanza dolosa o colposa del termine di conclusione del procedimento; la definizione ex ante dei tempi di conclusione di 224 procedimenti amministrativi; la facilitazione dell'accessibilità e della reperibilità di tutte le informazioni utili ai cittadini ed agli operatori economici afferenti ai procedimenti amministrativi regionali e necessarie per la presentazione delle istanze, attraverso l'attuazione del programma denominato "La Regione in un click"; l'abrogazione in via generale delle disposizioni normative regionali che subordinano l'avvio di una attività economica a limiti numerici, autorizzazioni, licenze, nulla osta o preventivi atti di assenso comunque denominati, nonché alla iscrizione in albi, elenchi o altri registri, che non siano giustificati da interessi costituzionalmente rilevanti;
- Attuazione della L.R. 23/2017: è stata prevista la istituzione sul sito internet della Giunta della Regione Campania di **due sezioni specifiche denominate Campania Semplice e Campania Partecipa**, in cui sono rispettivamente presentate proposte di semplificazione da parte dei soggetti in vario modo interessati e pubblicati gli schemi dei disegni di legge al fine di acquisire, commenti, osservazioni e proposte da parte dei potenziali destinatari della norma (con il metodo della consultazione), e al fine di redigere il Programma dell'attività di semplificazione regionale;
- Azione di **riduzione degli oneri connessi al rispetto di procedure amministrative** da parte delle imprese ubicate nelle Zes, iniziando da quelli di diretta competenza della Regione.

Dal punto di vista delle agevolazioni, oltre a quelle già previste in sede nazionale per tutte le Zes, il progetto conta di mettere in campo quanto segue. A livello nazionale:

- **Contratti di sviluppo**: gestiti da Invitalia, per progetti di investimento non inferiori a 20 Meuro proposti da grandi imprese o da reti di PMI;
- **Interventi di rilancio delle aree di crisi industriale (legge 181/1989)**: si tratta di interventi in aree di crisi, complessa e non, aventi la natura di agevolazioni concesse nella forma del contributo in conto impianti, dell'eventuale contributo diretto alla spesa e del finanziamento agevolato. molte delle aree di crisi industriali non complesse si sovrappongono alle aree candidate alla Zes, a partire da quella della città di Napoli ed i poli industriali di Acerra-Marcianise- Airola, Torre Annunziata-Castellammare e Battipaglia-Solofra, tutti rientranti nel perimetro della Zes;
- A livello regionale:
- **Agevolazioni per la riduzione degli oneri Irap** (L.R. nr.10 31/03/2017): contributo regionale fino al 100% degli oneri Irap ad imprese che realizzano un nuovo insediamento produttivo in regione;
- **Misure a favore delle start up innovative**: contributi Irap per le start up innovative a valere sul PO FESR 2014-2020;
- **Programma In.Hub 2**: si tratta di un programma di animazione, scouting, generazione di idee e sostegno allo sviluppo di nuove imprese in collaborazione con Università, centri di formazione, incubatori

finanziato dal PO FSE Campania 2014-2020;

- **Erasmus per start up:** voucher di 700/1000 euro per giovani imprenditori campani che si rechino all'estero per verifiche di mercato o ricerca di collaborazioni;
- **Campania start up innovativa:** a valere sul POR FESR CAMPANIA 2014-2020, nell'ambito dell'Asse I - obiettivo tematico 01 "Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione", si pone l'obiettivo di sostenere la creazione ed il consolidamento di startup innovative ad alta intensità di applicazione di conoscenza e di spin-off della ricerca per aumentare la competitività del sistema produttivo regionale, attraverso lo sviluppo di nuovi prodotti, processi e servizi ad alto contenuto innovativo. Le iniziative devono essere coerenti con le traiettorie di innovazione delle aree di specializzazione della RIS 3;
- **Incentivi per l'innovazione ed il trasferimento tecnologico:** interventi agevolativi volti a favorire i processi di innovazione del sistema economico attraverso il sostegno all'implementazione e applicazione dei risultati (tecnologie, prototipi, brevetti, ecc) della ricerca e dello sviluppo industriale nel processo produttivo. Gli interventi mirano a rinnovare la base produttiva e a consolidare le realtà esistenti, vincolando l'azione a percorsi di sviluppo imprenditoriale fondati sulla specializzazione tecnologica delle produzioni, in coerenza con i settori individuati dalla RIS3 Campania; strumenti per incentivazione di distretti tecnologici coerenti con il RIS3 Campania; incentivi specifici per laboratori di R&S e trasferimento tecnologico nell'ambito della salute umana;
- **Open innovation (PO FESR 2014-2020):** Grandi e medie imprese assieme a Pubblica Amministrazione sono invitate a presentare i propri driver di sviluppo e a esplicitare la domanda di innovazione. Al sistema campano delle piccole imprese e startup è richiesto di trovare soluzioni a queste sfide tecnologiche. Strumento di questa policy è la piattaforma di Open Innovation che rappresenta un nuovo approccio demand driven all'innovazione, non solo privato-privato ma anche pubblico-privato. La piattaforma sarà una vetrina per le soluzioni innovative proposte dal territorio che potranno essere sostenute poi con strumenti di finanza pubblica o privata;
- **Sostegno al capitale umano:** 100 borse di ricerca destinate a giovani ricercatori campani per lo sviluppo di progetti di innovazione negli ambiti tecnologici prioritari della RIS3; sostegno alla formazione universitaria con applicazione industriale con 1000 borse di studio destinate ai giovani talenti per iniziative di formazione universitaria con applicazione industriale; Dottorati di Ricerca RIS, Dottorati industriali finalizzati alla promozione dei processi di innovazione e della cultura digitale nel tessuto produttivo;
- **Contratto di programma regionale:** strumento negoziale a titolarità regionale volto ad agevolare interventi complessi di sviluppo territoriale realizzati da una singola impresa o da gruppi di imprese, a cominciare dalla realizzazione di un'ampia azione di innovazione produttiva delle PMI campane, in direzione dell'Industria 4.0, e della costituzione di filiere produttive complete;
- **Strumenti finanziari del PO FESR e del PON IC:** Con riferimento alla nuova programmazione 2014 – 2020, i prodotti finanziari generalmente previsti nell'ambito degli strumenti finanziari sono basate su Capitale di rischio, Garanzie, Prestiti, Combinazione di diversi profili di rischio. Ad esempio, il Fondo di Garanzia per le PMI: tramite Banca del Mezzogiorno, MedioCredito Centrale e Artigiancassa S.p.A., MPS Capital Services Banca per le Imprese S.p.A., Mediocredito Italiano S.p.A. e Nexi S.p.A, la garanzia del Fondo può essere attivata solo a fronte di finanziamenti concessi da banche, società di leasing e altri intermediari finanziari a favore di imprese e professionisti.

ZIs in Emilia-Romagna

In aggiunta alle proposte di Zes sopra analizzate, è in atto un ampio dibattito circa le prospettive di creazione di ZIs. Nell'ambito del dibattito sull'istituenda ZIs dell'Emilia-Romagna, ad esempio, si prevede di utilizzare la nuova legge urbanistica regionale come propellente per lo sviluppo del progetto, nelle parti in cui:

- I nuovi insediamenti produttivi considerati strategici vengono esonerati dal calcolo del 3% di consumo del suolo;
- Consente l'ampliamento delle attività produttive previsto all'art. 53 (ex art. 14 bis) che potenzia la variante in deroga agli strumenti urbanistici tramite un procedimento unico, semplificato, per

l'approvazione del progetto definitivo o esecutivo su interventi di ampliamento e ristrutturazione di fabbricati adibiti all'esercizio di impresa ovvero interventi di nuova costruzione di fabbricati o altri manufatti necessari per lo sviluppo e la trasformazione di attività economiche già insediate, nell'area di pertinenza delle stesse, in lotti contigui o circostanti, ovvero in aree collocate in prossimità delle medesime attività estendendola anche agli strumenti di Pianificazione di competenza delle Amministrazioni Provinciali.

- Ha introdotto agli art. 59-60 lo strumento dell'Accordo di Programma che, per programmi di intervento di rilevante interesse pubblico come gli insediamenti di imprese nella ZIs, definisce gli impegni assunti dai partecipanti ai fini della realizzazione del risultato di comune interesse, i tempi e le modalità per la loro attuazione ed ogni altro connesso adempimento. Tale Accordo di Programma può anche essere in Variante rispetto alla pianificazione territoriale ed urbanistica vigente dell'area.
Inoltre, è in discussione una modifica delle Delibere Regionali relative agli oneri di urbanizzazione e di costruzione di nuovi edifici, o fabbricati produttivi, che ne riduca il costo per l'imprenditore.
Sul versante squisitamente agevolativo, poiché, nel caso delle ZIs, non è possibile utilizzare strumenti che impattino sul bilancio dello Stato, si possono usare solo incentivi regionali. Nel caso dell'Emilia-Romagna, è possibile utilizzare un programma, "Invest in Emilia-Romagna" gestito da Ervet, agenzia pubblica regionale, che opera da contact point per investitori esterni, fornendo strumenti e analisi di contesto per la promozione degli investimenti, informazioni e accompagnamento pre-investimento e supporto nella fase di costituzione di un'impresa, supporto alla definizione di 'Accordi per l'Insediamento e lo Sviluppo' (Legge Regionale sulla promozione degli investimenti 14/2014- sono dei contratti di programma a regia regionale per investimenti di media e grande dimensione, attivati a bando ma seguiti da una fase negoziale con l'impresa, e sostenuti da risorse del POR regionale erogabili in conto capitale, in conto interessi o sotto forma di credito d'imposta), collaborazione con attori e istituzioni a livello regionale e locale, supporto all'identificazione di location, aftercare e monitoraggio post-investimento.

Sintesi dei casi di studio più interessanti

A completamento dell'iter qui analizzato, si propongono le migliori ipotesi di semplificazione amministrativa che le diverse esperienze regionali sopra illustrate possono offrire, nell'ottica della ZIs di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino.

Tipo di intervento	Descrizione dell'intervento	Regione proponente
Facilitazioni doganali	Attivazione di un corridoio doganale veloce (fast corridor) tramite la procedura di Agenzia delle Dogane, che consente la movimentazione dei container, monitorati tramite il tracciamento elettronico dei mezzi dalla Piattaforma UIRNet, dal punto di sbarco fino a un magazzino di "custodia temporanea" presso un "Nodo logistico di destinazione", un impianto logistico esterno all'area portuale in cui è posto in magazzino di custodia temporanea.	Tutte le Regioni
Revisione della normativa urbanistica/territoriale regionale e comunale	Esenzione degli investimenti produttivi in ZIs da vincoli regionali di consumo del suolo	Emilia- Romagna
	Stipulazione di Accordi di Programma interistituzionali per procedura unica di insediamento in ZIs in variante alla pianificazione urbanistica/territoriale vigente	Emilia- Romagna
Utilizzo del SUAP come strumento unico di riferimento dell'investitore	Realizzazione di un SUAP regionale che coordini i SUAP locali e di uno Sportello Unico doganale per le procedure relative	Campania, Puglia
	Digitalizzazione di tutte le procedure del SUAP e dello Sportello Unico Doganale	Calabria, Campania

	Utilizzazione del SUAP come contact center regionale anche per accompagnare le imprese verso strumenti agevolativi e per l'aftercare dell'investimento	Emilia- Romagna
Revisione delle procedure amministrative	Trasferire alla competenza esclusiva del Comitato di Indirizzo la formazione di una autorizzazione unica all'insediamento in Zes (AU-ZES) che sostituisce tutte le altre autorizzazioni	Campania
	Ampliamento dell'utilizzo della conferenza di servizi semplificata ex art. 15-bis legge 241/1990	Campania, Puglia
	Individuazione tassativa dei termini massimi di ogni procedimento amministrativo regionale afferente le imprese, con responsabilità economica del dirigente/ufficio inadempiente	Campania
Protocolli di intesa o Accordi interistituzionali	Protocollo di intesa con Mise ed Ice per un sistema informativo che permetta l'assistenza agli investitori esteri e alle imprese italiane che offrono opportunità di investimento, per agevolare le procedure burocratiche funzionali alla realizzazione di investimenti, per erogare informazioni su normative, incentivi nazionali e locali, funzionamento di strumenti a supporto degli investimenti esteri	Campania
	Accordi tra Governo, Regioni ed Enti locali siglati in Conferenza Unificata con i quali è stata approvata la modulistica unificata e standardizzata per le principali attività produttive	Campania
	Protocollo di intesa con Unioncamere per potenziare competenze SUAP e individuare procedure semplificate di avvio dell'attività imprenditoriale	Campania
Revisione normativa regionale	Abrogazione leggi regionali inattive o superate	Campania, Puglia
	Realizzazione di testi unici delle leggi regionali in materia di ambiente, territorio, attività produttive	Campania, Puglia
	Utilizzo intensivo dell'AIR sulle nuove leggi regionali in approvazione per determinarne il conseguente onere amministrativo per le imprese	Campania
Ascolto e partecipazione	Realizzazione di un sito per proposte di semplificazione dal basso sul portale Regionale	Campania
	Preparazione di un programma annuale di semplificazione amministrativa regionale da sottoporre a concertazione e valutazione dal basso	Campania

Elaborazioni Srm da fonti programmatiche Regioni

Quanto invece ai dispositivi agevolativi, tenendo a mente che, nel caso delle ZIs, essi possono soltanto essere a carico del bilancio della Regione, la preferenza sembra andare verso sistemi di tipo negoziale, che consentano di orientare le scelte localizzative verso settori ed imprese che ricevano una sorta di consenso da parte del policy maker. Inoltre, è preferibile adottare approcci di tipo integrato, che mettano in piedi non singoli e puntuali interventi agevolativi per il singolo investimento, ma che consentano di inserire l'investimento dentro una strategia più complessiva di sviluppo dell'area. Dal punto di vista delle tipologie incentivanti, sembra che quella fiscale, stante la pressione impositiva esistente, sia quella preferibile.

Le agevolazioni erogabili a valere su un bilancio regionale – casi di studio selezionati

Tipo di intervento	Descrizione dell'intervento	Regione proponente
Strumenti negoziali	Contratto di programma a regia e finanziamento regionale dedicato a investimenti medio-grandi, di grandi imprese o PMI in rete, nei settori legati alla S3 regionale o ad attività connesse alla portualità (cantieristica, logistica portuale, servizi doganali ed assicurativi, attività di light manufacturing dei prodotti in transito - packaging, labelling, groupage, ecc.). Sostegni in conto capitale o sotto forma di credito agevolato su investimenti e costi di formazione del personale	Emilia-Romagna, Campania, Puglia, Calabria
Integrazione degli incentivi	Approccio per PIA (pacchetti integrati di agevolazioni) composti da quote di agevolazione in conto capitale, in conto interessi, crediti di imposta, calcolati, entro i massimali ESL, sui costi di investimento fisso, sulle spese in R&S ed innovazione tecnologica dei primi tre anni, sui costi di acquisizione di brevetti e licenze produttive, sui costi di formazione professionale dei neoassunti, sulla base di un piano industriale presentato dall'impresa in sede di stipula di contratto di programma (cfr. supra) integrando diverse misure e risorse finanziarie del FESR e del FSE	Basilicata
Incentivi fiscali	Rimodulazione dell'IRAP: contributo regionale fino al 100% degli oneri Irap ad imprese che realizzano un nuovo insediamento produttivo dentro la ZIs per il primo anno di versamento dello stesso, ed entro i massimali di aiuto concedibili	Campania
Incentivi tariffari	Riduzione degli oneri di urbanizzazione o delle tariffe per le spese di istruttoria necessarie alla localizzazione dell'impresa	Emilia-Romagna, Basilicata

Elaborazioni Srm da fonti programmatiche Regioni

Le semplificazioni amministrative già offerte dalla Regione Lazio: la L.R. 1/2020

Accanto ai casi-studio di semplificazione amministrativa dettagliati in precedenza, va tenuto presente che la Regione Lazio ha già previsto, con L.R. n.1/2020, una serie di snellimenti amministrativi che possono essere di specifico interesse per le imprese che si insedieranno nella ZIs di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e che sono direttamente ed immediatamente disponibili. In particolare, per le misure di più diretto interesse delle imprese e del progetto di ZIs, detta legge regionale prevede che:

- Il Consorzio unico di gestione delle aree industriali della regione possa operare come “contact point” unificato per l'erogazione di incentivi alle imprese, sulla base di apposita determinazione della Giunta regionale relativa a piani triennali di investimento, possa inoltre funzionare da “agenzia di sviluppo locale”, assegnando le aree, promuovendo la riqualificazione di quelle dismesse, progettando ed erogando servizi reali alle imprese, ivi compresi quelli telematici, operando da agente di marketing territoriale nella promozione di opportunità di investimento e nella ricerca e nell'assistenza localizzativa di investitori esterni. Molto rilevante per la ZIs, in virtù della Delibera regionale dell'ottobre 2018 che avvia la costituzione della ZIs, è anche la possibilità che il Consorzio unico operi per la promozione dell'istituzione di aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA) come, per l'appunto, dovrebbero essere quelle incluse nella ZIs;
- Sono previste alcune semplificazioni e velocizzazioni delle procedure di tipo ambientale ed urbanistico, con parziale delega ai Comuni delle funzioni relative alla elaborazione della VAS (valutazione ambientale strategica) e con una modifica delle tempistiche di risposta delle Amministrazioni rispetto alle proposte di variante al PRG (piano regolatore generale) ed ai piani attuativi. È prevista anche la possibilità di approvare varianti urbanistiche in forma semplificata, purché, per Comuni superiori ai 5.000 abitanti, non si superi del 3% i carichi previsti per insediamenti produttivi nello strumento urbanistico generale;
- Viene previsto un riordino del sistema delle concessioni demaniali marittime, anche con riferimento alle aree portuali, prevedendo, oltre ad un riordino degli uffici regionali e dei canoni di occupazione, anche che il rilascio delle concessioni sia subordinato a quanto stabilito dal PUA regionale e dai PUA comunali.

La zona franca doganale interclusa

Una importanza specifica, nell'ambito degli snellimenti amministrativi ed anche degli incentivi fiscali, assume l'istituto della "zona franca doganale interclusa". L'Autorità di sistema portuale, una volta costituito il comitato di indirizzo, procederà a verificare l'opportunità di elaborare una ipotesi di perimetrazione di Zona Franca Doganale Interclusa ai sensi della Legge 12/2019, e presentare la richiesta al Direttore delle Dogane per l'approvazione.

Le zone franche sono territori chiusi e chiaramente delimitati, con controlli all'entrata e all'uscita, non considerati parte del territorio doganale dell'Unione europea. Le merci extra-europee introdotte in una zona-franca non sono quindi sottoposte al pagamento di IVA e dazi doganali, perché non considerate importate. IVA e dazi dovranno essere eventualmente pagati, in un secondo momento, solo nel caso in cui queste merci siano poi introdotte nel territorio doganale dell'Italia o di un altro Paese Ue. Nel caso in cui, invece, le merci siano invece destinate alla riesportazione in Paesi extra-Ue (senza prima mai entrare nel territorio doganale europeo), il loro intero processo di ingresso nella zona franca, trasformazione e ri-esportazione non richiede il pagamento di IVA e dazi all'importazione ed è sottoposto a minori oneri burocratici.

L'istituzione di una zona franca aiuterebbe quindi le aziende insediate in una ZES a inserirsi meglio nelle catene globali del valore, rendendo più vantaggioso sia l'import di materie prime e componentistica provenienti da partner extra-Ue, sia l'export di prodotti finiti o semilavorati.

Allegato 3: I casi di studio internazionali: porti esteri dotati di zone franche

Nel presente allegato, a completamento del discorso fatto sui casi di studio delle ZES italiane già progettate, verranno riportati i casi di successo di alcuni porti stranieri, mediterranei o comunque vicini al bacino mediterraneo, che hanno implementato zone franche doganali di successo. Tale disamina consentirà, da un lato, di prendere visione delle caratteristiche di scali che potrebbero divenire competitor di Civitavecchia nell'attrarre merci grazie alla presenza di una zona franca, e dall'altro di prendere qualche spunto che, mutatis mutandis, e considerando le differenze di normativa e di contesto, possa servire per un migliore disegno della ZIs.

In particolare, si analizzeranno i casi di studio dei seguenti porti:

- Tangeri;
- Suez;
- Barcellona;
- Marsaxlokk.

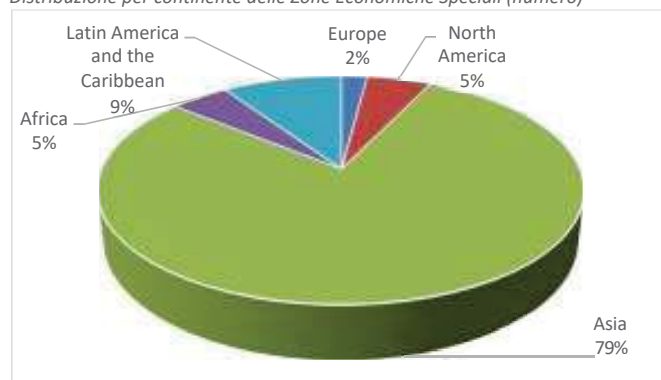
Nell'insieme, a livello internazionale, sono state censite circa 5.400 zone franche in 147 Paesi, in forte crescita rispetto alle 845 in 93 Paesi del 1997. Esse, in totale, impiegano tra i 90 e i 100 milioni di lavoratori diretti³⁹. La rapida crescita del numero di tali aree riflette la sempre maggiore importanza che esse assumono in chiave di competitività dei porti, nel connettere i mercati, favorire pratiche doganali più snelle e meno costose, creare opportunità per investimenti produttivi a ridosso dell'area portuale ed a essa connessi, favorire una migliore connettività fra porto ed infrastrutture retroportuali in una logica intermodale.

In particolare, oltre 4000 Special Economic Zones (SEZ) si trovano in Asia e nel Pacifico, con un attivismo notevole da parte della Cina che ne conta oltre 2500 mentre l'Europa ha un certo ritardo in tal senso (concentrando solo il 2% delle zone franche del mondo). La prima modern zone è stata fondata in Irlanda nel 1959. Da allora si sono evoluti diversi tipi di zone:

- Free trade zone (FTZ); Conosciute anche come commercial free zone, sono zone delimitate e duty-free che offrono solo magazzini o magazzini e servizi di distribuzione per operazioni commerciali, trasbordo e ri-export;
- Export processing zone (EPZ); Sono aree industriali destinate principalmente ad ospitare imprese orientate ai mercati esteri. Esistono anche le Hybrid EPZ generalmente suddivise in una zona generale aperta a tutte le industrie e una zona a parte riservata alle imprese export oriented;
- Enterprise zone; Sono zone destinate a rivitalizzare aree urbane o rurali degradate, attraverso l'assegnazione alle imprese di incentivi fiscali e/o di sovvenzioni finanziarie.
- Freeport; Sono aree che comprendono territori molto più grandi. Possono ospitare tutti i tipi di attività, anche il turismo e le vendite al dettaglio, e forniscono un insieme più ampio di incentivi e benefici;
- Single factory EPZ; gli incentivi alle imprese vengono assegnati indipendentemente dalla localizzazione; le fabbriche non devono necessariamente essere allocate all'interno di una zona definita.
- Specialized zone; sono zone di natura più particolare come ad esempio parchi scientifici/tecnologici, zone petrolchimiche, parchi logistici, zone aeroportuali e così via, in genere prevedono lo sviluppo di imprese ad alta tecnologia, centri di ricerca o particolare settori.

³⁹ Fonte dei dati: Srm su dati UNCTAD (2019), World Investment Report

Distribuzione per continente delle Zone Economiche Speciali (numero)



Srm su UNCTAD

Generalmente, la tendenza è quella di coinvolgere nella governance e negli investimenti, anche infrastrutturali, interni alle zone franche, i soggetti privati che ne beneficiano, o a realizzare forme di public-private partnership. Ad esempio, nella Free Zone di Aqaba, (Giordania) il Pubblico realizza le infrastrutture esterne alla zona e beneficia delle concessioni sui terreni mentre il Privato finanzia le infrastrutture interne alla zona e ne gestisce i servizi.

La zona franca di Barcellona

Particolarmente interessante, tale zona franca appartiene, infatti, all'Unione europea, quindi è assoggettata ai medesimi vincoli comunitari cui sono assoggettate le zone franche italiane, ed è inoltre un'area di realizzazione piuttosto antica, quindi consolidata. Inoltre, tale zona franca è ubicata a ridosso di un porto nel quale è prevista (cfr. sopra) una maggiore connettività con Civitavecchia, attraverso l'apertura di un corridoio TEN marittimo.

La zona franca si integra con il porto di Barcellona, uno dei principali scali europei, dotato di tre banchine per traghetti, sette per crociere, quattro per container (con pescaggio fino a 16 metri, per consentire l'accesso delle navi Post Panamax), due per Ro-Ro, nove per rinfuse liquide, sei per rinfuse solide, nonché di banchine specializzate per il cacao, la frutta, i minerali, i prodotti alimentari refrigerati.

Il porto ha movimentato, nel 2018, 67,76 milioni di tonnellate di merce, in crescita del 10,2% sull'anno precedente. Più della metà del traffico è containerizzato (in crescita del 15,1% sul 2017), e specializzato in prodotti chimici, alimentari e carta/cellulosa. Seguono le rinfuse liquide, essenzialmente idrocarburi, e quelle solide (soprattutto granaglie e cemento). Il porto, poi, ha movimentato

730.000 autoveicoli nuovi, in diminuzione del 3,3% sul 2017, a causa della crisi del settore.

L'area portuale è molto ben collegata con l'aeroporto di Barcellona e situata lungo l'autostrada C31, che consente il collegamento costiero verso la Francia e quindi l'Europa del Nord, e servita da 12 operatori di logistica ferroviaria, in grado di collegare il porto direttamente con Madrid, Bilbao, Lione, Busto Arsizio, Rotterdam ed il bacino tedesco della Saar, ed indirettamente con Lisbona, Tolosa, Parigi ed Antwerp. Una nuova linea di metropolitana in via di realizzazione collegherà la zona franca con il centro di Barcellona, consentendo una maggiore sinergia con il retroporto urbano.

In questo contesto, la zona franca, suddivisa in zona doganale e zona industriale, dispone di 160.000 mq di zona doganale speciale, dei quali 84.000 mq di magazzini, 9.00 di officine e stabilimenti e 3.000 di lockers. Le 36 imprese ivi ubicate svolgono attività di logistica integrata, magazzinaggio, assicurazioni marittime, spedizioni, godono:

- Di una esenzione fiscale temporanea (sospensione di IVA) per le merci in temporanea importazione o esportazione;
- Servizi doganali attivi h24;
- Esenzione dalla prestazione di avalli e garanzie nei confronti del Fisco che la legge spagnola prevede

- per le nuove imprese;
- d) Servizi di vigilanza e sicurezza;
- e) Magazzini speciali per merci infiammabili o pericolose;
- f) Servizi alle imprese: banche, servizio di raccolta differenziata dei rifiuti, mensa, servizi logistici comuni, servizi di telecomunicazioni comuni.

L'area industriale a ridosso della zona doganale è gestita da un Consorzio pubblico, simile ai Consorzi ASI italiani, costituito da enti locali ed associazioni di categoria, dotato di poteri di pianificazione urbana e di concessione dei terreni ad uso produttivo, che gestisce 4,7 milioni di mq di superficie industriale, ed accoglie imprese quali Nissan, SEAT, Bayer, DB Schenker, Spain-Tir, Molenbergnatie e Consum, e più di altre 40 multinazionali, prevalentemente nei settori automotive, della chimica di base e della logistica. Complessivamente, vi operano 145 imprese.

La zona franca di Barcellona



Consorzio di gestione della zona franca

La zona franca di Tangeri

Il porto di Tanger Med è tra i maggiori hub del Mediterraneo per movimentazione container e mezzi navali transitati ed è dotato, nella zona retroportuale, di una Free Zone strutturata. Situato a circa 40 km dalla città di Tangeri, è il più grande porto del Marocco e punto d'incontro navale tra il mare Nostrum e l'Atlantico, gode di una posizione geografica di rilievo sullo stretto di Gibilterra e la caratterizzazione tipica del porto è che la nave per transitare nello scalo non ha bisogno di complesse manovre di attracco ma solo di rallentamenti per l'accosto in banchina, ciò velocizza notevolmente le procedure di imbarco e sbarco.

Nonostante sia uno scalo "giovane" (il primo terminal è stato inaugurato nel 2007 e il secondo nel 2008), è in breve tempo diventato un modello internazionale di governance da imitare e un riferimento per il trasporto via nave di merci. Dal 2007 (data in cui è quasi completamente partita l'operatività del terminal) al 2017 ha aumentato la movimentazione di container di 20 volte arrivando a oltre 3,3 milioni di Teus. Nel 2017 il traffico contenitori ha registrato una crescita dell'12% sul 2016. L'ascesa del porto è dovuta oltre che ad una spinta strategica del Governo in termini di investimenti pubblici, anche a quattro driver che lo trascinano ad avere una posizione di primo piano; si enfatizza questo passaggio in quanto Tanger Med riesce a svolgere un ruolo di protagonista pur avendo di fronte il primo (e tra i più efficienti) porto container del Mediterraneo quale è lo spagnolo Algeciras che muove una concorrenza non di poco conto allo scalo.

Il primo driver che Tanger Med ha saputo sfruttare è la location geografica; è situato, come accennato, allo sbocco di Gibilterra in un'area nodale quanto Suez sulla via di passaggio tra Asia, Nord-Europa, Nord e Sud America ed ha banchine facilmente raggiungibili.

Il secondo è la capacità che ha avuto il porto di attrarre mega carrier e terminalisti di primo livello come Eurogate (che fa capo al gruppo tedesco Eurokai) che gestisce il terminal 2 e APM (del Gruppo danese Maersk, primo vettore al mondo per volumi di container trasportati) che gestisce il terminal 1. I terminal 3 e 4, assegnati a Marsa Maroc e APM, in fase di allestimento, consentiranno di aumentare la capacità del porto ad 8,2 milioni di Teus.

Il terzo è la capacità di svolgere il ruolo di Multipurpose e quindi di accogliere ogni tipologia di nave, dal container, al Ro-Ro alle rinfuse; questo rende il porto molto flessibile ai mutati scenari del mercato che oscillano in funzione dei noli e del prezzo delle rinfuse liquide (petrolio greggio e raffinato). Tanger Med è connesso, con 55 servizi regolari, a 150 porti mondiali di 66 Paesi.

Veniamo al quarto driver che è il cuore pulsante del Porto: la dotazione di una Free Zone strutturata che ha saputo infondere una grande accelerazione alla crescita dello scalo; l'area logistico portuale e l'area "Franca" ospitano complessivamente circa 600 imprese di tutti i settori produttivi che realizzano un totale export di oltre 4 miliardi di euro.

Essa è impropriamente definita Free Zone in quanto si tratta in realtà di sei zone ognuna con una vocazione diversa e concepite sempre per avere una perfetta integrazione con lo scalo. La zona è costruita infatti per dare piena importanza al porto così come nella logica del legislatore italiano; un'area che traina la crescita di tutto il territorio.

La Free Zone di Tanger Med



Fonte: SRM su Tanger Med Port Authority

Le sei zone che compongono il complesso sono:

- 1) Renault Tanger Med
È l'area dove è ubicato lo stabilimento della Renault dal febbraio 2012; la fabbrica produce modelli di Dacia venduti in Marocco o esportati principalmente in Europa, Africa e nell'area Mena;
- 2) Tanger Automotive City (TAC)
È la parte della Zona dedicata al settore automotive che ruota intorno all'investimento effettuato dalla Renault-Nissan.
- 3) Tanger Free Zone
Si tratta di un'area dove sono ubicate in prevalenza imprese che si occupano dei settori agroalimentare e tessile e che possono beneficiare di ampie agevolazioni sia in punto amministrativo, sia fiscale.
- 4) Tetouan Park
E' un Parco Industriale e Logistico che si pone l'ambizione di fornire servizi logistici e distributivi a valore aggiunto con annesso lavorazioni industriali per le imprese della Free Zone.
- 5) Tetouan Shore
Area dedicata ai servizi di business (banche e assicurazioni) ed ai servizi in outsourcing (esempio: call center o gestione piattaforme tecnologiche);
- 6) Commercial Free Zone
Più conosciuta come Commercial Zone of Findeq è un'area destinata allo sviluppo del commercio all'ingrosso ed al dettaglio dei prodotti delle imprese dell'area interessata dalla Free Zone.

Come si è avuto modo di comprendere dalla sintetica descrizione delle attività presenti nell'area, la Zona è un progetto complesso in cui vanno previste una serie di attività non solo industriali ma anche di servizi e di commercializzazione, sempre e tutte rivolte allo sviluppo delle imprese e del porto.

Il tutto contornato da una serie di agevolazioni finanziarie che vanno ad aggiungersi alle semplificazioni amministrative, che vengono concesse e che possono essere riassunte in questo modo:

- esenzione dalle imposte di registro e di bollo;
- esenzione dell'imposta sui brevetti e dalla tassa urbana per 15 anni;
- esenzione dell'imposta sul reddito delle società per 5 anni e, dopo, aliquota ridotta all'8,75% fino al 20° anno;
- esenzione fiscale sui prodotti azionari, azioni e proventi assimilati e sul rimpatrio di capitali;
- le merci che entrano nella zona sono esenti da IVA;
- per alcuni settori, lo Stato, attraverso il Fondo Hassan II, può concedere aiuti finanziari per l'acquisto di terreni e/o la costruzione di unità produttive;
- il trattamento previdenziale per assunzioni e contratti di dipendenti permette un abbattimento del costo del lavoro.

In conclusione, il successo del porto marocchino deriva da una serie di fattori combinati tra loro. Tra questi, gli elementi chiave di maggior rilievo riguardano le favorevoli condizioni di sviluppo e le grosse opportunità economiche che il porto è stato ed è in grado di offrire agli investitori esteri logistici e manifatturieri.

Tanger Med prevede, infatti, numerose facilitazioni burocratiche agli scambi commerciali, che gli permettono di superare la concorrenza degli altri porti del Mediterraneo ed essere preferito da aziende e compagnie di navigazione, nell'individuazione delle rotte più profittevoli e in fase decisionale per stabilire dove situare le attività produttive.

Il porto di Suez e la zona franca

Il raddoppio del Canale di Suez in Egitto, realizzato nell'agosto 2015, ha rappresentato, specie in prospettiva, un importante momento per l'economia del Paese e un cambiamento di rilievo, in termini di ridefinizione strategica, per le rotte ed i traffici marittimi delle merci in transito nel Mediterraneo. Da premettere che per Suez già transita ogni anno poco più dell'8% delle merci del mondo che viaggiano via mare.

Dopo l'espansione del Canale avvenuta nell'agosto del 2015 i dati di traffico mostrano crescite a doppia cifra che hanno consentito di superare record su record; ciò può essere dovuto agli sconti tariffari praticati dalle Autorità di gestione del canale, ma anche al fatto che via Suez possono passare navi di ogni dimensione e questo è in perfetta linea con il fenomeno del gigantismo navale.

Nel 2019 il Canale è stato attraversato da 18.800 navi (con un incremento del 3,9% sull'anno precedente) che hanno trasportato 1,03 miliardi di tonnellate di merci (+4,9% sul 2018).

Il Canale va visto per la sua valenza finanziaria (i ricavi dovuti ai transiti, che nel 2019 sono stati pari a 5,8 mld€, secondo le stime dovrebbero attestarsi ad oltre 13,2 miliardi di dollari al 2023, dai 6,7 del 2016), ma anche per quella infrastrutturale e strategica; a ridosso dello stesso, l'Egitto ha previsto un grande piano di investimenti rivolti ad attrarre imprese manifatturiere, logistiche e di servizi, nonché un piano di potenziamento dei porti vicini al canale, affidandone la gestione dei terminal a grandi player.

Il progetto SCZ-Suez Canal Zone (o anche conosciuto come SCZone) è molto articolato, con un mix di operatori ed infrastrutture interessate in modo integrato allo sviluppo dell'area. Essa è situata strategicamente sulla principale "strada commerciale" tra l'Europa e l'Asia, si estende per 461 kmq; è composta da due aree integrate, due aree di sviluppo e quattro porti.

Le due aree integrate sono:

- 1) Ain Sokhna con Ain Sokhna Port;
- 2) East Port Said.

Le due aree di sviluppo sono:

- 1) Qantara West;
- 2) Ismailia orientale. I quattro porti sono:
- 3) West Port Said;
- 4) Adabiya;

- 5) Al Tor;
- 6) Al Arish.

Ogni area integrata e di sviluppo offre opportunità di investimento per le imprese industriali e commerciali, infrastrutture e sviluppo immobiliare, logistica e tecnologie all'avanguardia. Le espansioni portuali progettate aumenteranno, dal canto loro, la capacità di gestire il traffico marittimo e offriranno servizi correlati come la cantieristica navale, lo stivaggio, il bunkeraggio, la demolizione e il riciclaggio di navi.

Tutti gli investitori della SCZone sono assistiti dall'inizio alla fine attraverso un processo che semplifica la registrazione, l'ottenimento di licenze e di permessi per la creazione di nuove imprese.

Le aziende che scelgono la SCZ possono fruire di:

- possibilità di essere partecipate da una società estera al 100% (non viene imposta partecipazione locale);
- controllo estero al 100% delle attività di importazione/esportazione;
- importazioni esenti da dazi doganali e da imposta sulle vendite;
- dazi doganali sulle esportazioni verso l'Egitto esistenti solo su materie prime importate, non sul prodotto finale;
- servizi di visti rapidi.

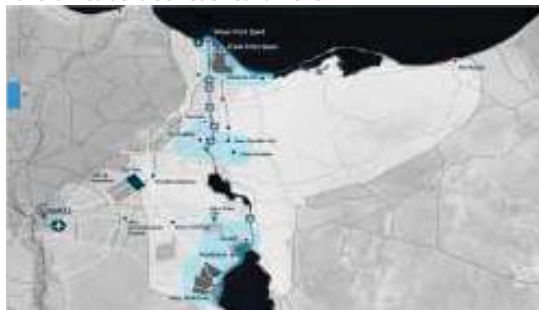
Particolarità è rappresentata dal fatto che la percentuale di dipendenti stranieri che lavorano per una società nella SCZone non può superare il 10%, inoltre, non sono previste restrizioni sulle transazioni finanziarie in qualsiasi valuta all'interno della Zona e il 100% dei profitti può essere rimpatriato.

Di seguito una breve analisi delle aree che sono state illustrate:

- 1) La prima area integrata comprende Ain Sokhna con Sokhna Port. È un importante centro industriale e logistico a sud del Canale di Suez, che unisce impianti portuali, zone industriali, aree residenziali e collegamenti stradali e ferroviari alla capitale Il Cairo. Una gran parte dell'area, circa 370 kmq, è destinata alla produzione. La zona è progettata per ospitare ogni tipo di attività industriale, nonché strutture commerciali. Le opportunità di sviluppo immobiliare esistono specie per la costruzione di unità residenziali. La zona prevede anche la presenza di attività marittime come servizi di costruzione e riparazione, bunkeraggio e riciclaggio di navi.

L'area produttiva va ad integrarsi con un porto internazionale quale Ain Sokhna che si trova sulla costa ovest del Golfo di Suez, a 43 km a sud dalla città di Suez. Esso copre una superficie di 22,3 kmq ed ha un pescaggio di 18 metri, idoneo per le navi post Panamax. A causa dell'abbondante territorio circostante, il porto sta rapidamente diventando un importante hub industriale che serve i mercati internazionali e nazionali. I piani di espansione includono nuovi terminal container e rinfuse liquide; logistica, magazzinaggio e centri di distribuzione. Ulteriori investimenti sono rivolti verso l'automazione e le attrezzature all'avanguardia per la movimentazione dei contenitori. Il porto, giova ricordare, vanta la presenza del terminalista di caratura mondiale DP World che fa capo agli Emirati Arabi Uniti.

Panoramica della SCZ-Suez Canal Zone



Fonte: SRM su SCZone,

Tratto da: <https://www.sczone.eg/English/Map/Pages/SCZoneMap.aspx>

- 2) La seconda area integrata comprende East Port Said. È un territorio attualmente in via di sviluppo e vanta la presenza di un importante centro di trasbordo con un centro logistico multimodale; occupa 75,5 kmq adiacente a Port Said. Circa 40 kmq sono destinati alle attività industriali medie e leggere e alle attività commerciali. L'espansione ad Est di Port Said sta spingendo allo sviluppo industriale e creando opportunità connesse alla desalinizzazione dell'acqua e alle centrali elettriche, nonché per l'espansione della rete stradale. Le opportunità di sviluppo immobiliare includono progetti residenziali a East Port Said e Bardawil, alcuni situati sul mare.

East Port Said è conosciuta per le sue acque profonde che gli consentono di ospitare megaship, rendendolo tra i 40 porti più importanti e più trafficati del mondo. L'ampliamento dello scalo verrà portato a 70 kmq dagli attuali 26 e offrirà altre possibilità di grande crescita.

A seguire, vi sono due aree di sviluppo.

- 1) La prima development area è Qantara West. Un complesso con industrie leggere e centri logistici facilmente accessibili dal Canale di Suez. Situata vicino a un terreno agricolo a 30 km a nord di Ismailia sulla strada per Port Said, Qantara West beneficia della vicinanza del fertile Delta ed è l'ideale per lo sviluppo del settore agroalimentare. Attualmente, 13,6 kmq sono destinati alla crescita di un'area con infrastrutture idriche, elettricità e fognature. Le imprese logistiche hanno servizi di magazzinaggio, di lavorazione industriale, trasporto e distribuzione, spedizioni di merci, impacchettamento.
- 2) La seconda development area è Ismailia Orientale. Si tratta di un nuovo centro per le industrie hi-tech, nonché per centri di istruzione e formazione, East Ismailia si trova 10 km ad est del Canale e copre una superficie di 71 kmq. Vi sono infrastrutture idriche ed elettriche e il territorio offre servizi per l'industria leggera e media, strutture di ricerca e sviluppo, nonché imprese di servizi e commerciali. È in costruzione anche un tunnel per collegare Ismailia Orientale con il lato est egiziano, che diminuirà i tempi di trasporto delle merci da est a ovest.

A concludere il piano di sviluppo della SCZ vi è la presenza dei quattro porti: West Port Said, Adabiya, Al Tor, Al Arish. Il primo è parte di un grande porto di transhipment situato sul percorso principale tra l'Europa e l'Asia meridionale; si estende per 2 kmq all'ingresso nord del Golfo di Suez sul Mar Mediterraneo.

Adabiya Port è invece situato sulla sponda occidentale del Golfo di Suez, a circa 10 km a sud del canale, questo impianto portuale copre un'area di 1,8 kmq, ha nove banchine, con una lunghezza totale di 1,8 Km, che possono gestire ogni tipologia di merci alla rinfusa e ospitare navi fino a 60.000 tonnellate. Saranno realizzati ulteriori investimenti nei terminal che saranno in grado a regime di gestire tutte le tipologie di merci.

Il porto di Al Tor è situato a sud del Sinai ed occupa tre ettari sulla sponda orientale del Golfo di Suez, a sud di Abu Zenima. La maggior parte delle merci riguardano rinfuse secche e minerali ma sono presenti anche contenitori, nonché barche da pesca e una marina per la nautica da diporto.

Al Arish, infine, è uno scalo situato nella costa egiziana del Mar Mediterraneo orientale ed è operativo per le merci, la pesca e anche come porto turistico, svolge un ruolo importante come porto industriale e commerciale per il Sinai del Nord e Gaza.

Uno degli investimenti più importanti realizzati in Egitto in prossimità della SCZ, anche se non connessi strettamente alla nuova generazione di progetti creati a seguito del raddoppio del Canale, è il cinese TEDA Agreement.

Nel 2013 la cinese TEDA Corporation (Tianjin Economic-Technological Development Area) ha firmato un Accordo di sviluppo per la realizzazione di investimenti con la SCZone. In particolare, è stato sottoscritto un contratto di concessione di 45 anni che stabilisce la realizzazione di progetti di investimento in un'area di 6 chilometri quadrati nella zona industriale a sud del canale. Si è formato un nuovo parco industriale con la Jushi (Egiziana) Fiberglass Company come azienda leader il parco industriale dell'oil con Honghua Drilling e International Drilling Manufacturing Company come leader, il parco per l'alto e basso voltaggio con la XD-Egemac High Voltage come capofila e il parco meccanico con la presenza di Muyang Egypt Industry Company come leader. In questo modo si è sviluppato un vero e proprio cluster industriale.

Con il successivo insediamento del Jushi Group – il più grande produttore mondiale di fibra di vetro e Jiangsu Muyang Group il numero 3 nell'export, il layout industriale dell'area è stato ulteriormente migliorato.

La prima fase del progetto è stata quindi completata e ha attirato più di 60 imprese di vari settori. La seconda

fase di sviluppo è cominciata nel 2016 e lo scopo è creare nuovi spazi per le imprese e rendere l'area un punto strategico lungo la "Belt and Road Initiative".

L'area franca di Marsaxlokk

Chiude questa panoramica l'area franca del porto maltese di Marsaxlokk. Si tratta di un caso che ha interesse autonomo, nella misura in cui è un porto di transhipment, quindi opera su un segmento di mercato molto specifico. Nato nel 1988, con i 3,31 milioni di TEU movimentati nel 2018, in crescita dai 3,15 dell'anno precedente, è attualmente in terza posizione fra gli scali di transhipment mediterranei, sfruttando la sua posizione centrale assolutamente strategica per intercettare le rotte est-ovest delle navi giramondo che transitano per il Mediterraneo per poi utilizzare lo stretto di Suez, e quindi è candidato ideale a catturare le opportunità della Nuova Via della Seta.

Le infrastrutture portuali si snodano attraverso due terminal container, per un totale di 2.436 metri lineari di lunghezza, 771.000 metri quadri di superficie, più di

15.000 slot per il deposito di container a terra e 1.658 punti per i reefer. I terminal sono equipaggiati con 21 gru adatte alle navi super post-Panamax, che possono accedere grazie alla profondità delle acque di 17 metri. Il traffico è interamente automatizzato grazie al sistema operativo Navis 4, che traccia i movimenti di ogni singolo container in tempo reale, velocizzando notevolmente le operazioni di caricamento e scaricamento dalla nave principale al feeder o viceversa.

Il porto è gestito da una società privata, attualmente controllata paritariamente dal gruppo turco Yildirim e da quello cinese China Merchant Holding Company, tramite una concessione di lungo periodo da parte dello Stato maltese. La presenza di un operatore privato dinamico ha consentito al porto di poter beneficiare di rilevanti investimenti, che il governo maltese non avrebbe potuto effettuare. L'attuale programma di investimenti, mirato a portare la capacità di movimentazione dello scalo fino a 4 milioni di TEU, a consentire l'accesso alle sempre più grandi navi, ed a velocizzare le manovre di accosto e allontanamento dal porto.

Nel porto è presente un'area franca, gestita dalla medesima società privata di gestione del porto, che consente alle imprese che vi si localizzano di godere di alcuni benefici di tipo fiscale e sul costo del lavoro (il costo orario medio del lavoro, pari a

13 euro, è nettamente inferiore alla media europea di 28 euro all'ora). In particolare, è presente un'area doganale che garantisce un prelievo fiscale nullo sulle merci ivi depositate in regime di sospensione di imposta per momentanea importazione. Sono previsti ulteriori crediti di imposta sugli investimenti produttivi effettuati dentro l'area doganale e sul personale assunto. La creazione di nuove imprese all'interno dell'area è favorita anche da schemi di microcredito, servizi di consulenza imprenditoriale, incentivi alla promozione internazionale.

Il gestore garantisce alle imprese operanti nell'area doganale servizi di sorveglianza e sicurezza. Inoltre, tale area doganale è attrezzata con un distripark, ubicato strategicamente a sei chilometri dall'aeroporto internazionale della Valletta, che offre agli operatori logistici ivi insediati strutture aventi capacità di magazzinaggio, di packaging, di groupage, di refrigerazione, controllo qualità e testing, etichettatura delle merci, trattamenti antiparassitari o sanitari della stessa, riparazione, ed anche di light manufacturing ed assemblaggio di componenti.

Il successo di tale area franca è attestato dalle imprese ivi ubicate, specializzate in logistica, chimica, informatica, consulenza manageriale, elettronica, oltre che nel gioco d'azzardo, sfruttando la legislazione maltese favorevole per tale attività. In particolare, vi operano realtà multinazionali quali Kpmg, Microsoft, GlaxoSmithKline, Novartis, Baxter, StMicroelectronics, Playmobil, e, nella logistica, colossi come Cosco, Evergreen, MSC, China Shipping, Maersk⁴⁰.

⁴⁰ Fonte: Manufacturing services and Malta Freeport, Kpmg

Spunti propositivi dai casi di studio esaminati

A conclusione di tale rapida carrellata di casi di studio di aree franche mediterranee, è possibile trarre alcuni insegnamenti, che, mutatis mutandis, e tenendo conto delle diversità del contesto, potrebbero essere utili alla progettazione della ZIs di Civitavecchia. Il quadro sinottico sotto riportato tenta di estrapolare, dai casi di studio, alcuni elementi che, ad avviso dello scrivente, hanno una replicabilità anche nel quadro di Civitavecchia.

Sintesi dei principali elementi agevolativi di interesse dei casi studi internazionali esaminati

Elemento	Opzione preferibile	Descrizione
Tipologia governance	Una governance privata o in public/private partnership dell'area franca	Consente di attivare investimenti infrastrutturali e di attrezzaggio delle aree franche che il singolo soggetto pubblico, da solo, spesso non riuscirebbe ad attivare. Consente di accrescere l'attrattività dell'area (se un grande operatore internazionale vi investe, più imprese saranno interessate ad insediarsi; lo stesso operatore, come nel caso cinese, può portare con sé altri investimenti di imprese del suo Paese, nell'ambito di un progetto integrato)
Tipologia incentivi	Incentivi di tipo fiscale	In aggiunta agli incentivi sull'IVA dei prodotti immagazzinati in temporanea importazione, correlati alla zona doganale interclusa, sembra che la tipologia di incentivo aggiuntivo preferito dagli investitori sia di tipo fiscale, ad esempio sotto forma di credito d'imposta
Tipologia di incentivi	Incentivi sul costo del lavoro	La crescente competizione in ambito logistico comprime i costi ed incrementa la produttività dei fattori impiegati. Porti come Suez, Tangeri, Marsaxlokk, hanno una rilevante competitività sul costo del lavoro in banchina e in generale in tutta l'area portuale. Un credito di imposta specifico sul costo contributivo del lavoro nelle Zes o, con un intervento a carico del bilancio regionale, sulle ZIs, ove possibile ed accettabile dalla Commissione europea, sarebbe utile
Digitalizzazione	Completa digitalizzazione delle procedure amministrative di insediamento, ma anche dei sistemi di controllo della movimentazione dei container e delle merci	Il tempo è una variabile competitiva fondamentale. Non si tratta solo di abbattere l'onere amministrativo, peraltro molto rilevante, per l'insediamento di nuove attività, ma di rendere più veloci e maggiormente controllabili tutte le operazioni portuali

Infrastrutture di trasporto	Vicinanza logistica a centri urbani, a grandi arterie di comunicazione ed a aeroporti	Non soltanto per favorire l'intermodalità, ma anche, ad esempio nel caso della vicinanza ai centri urbani, per favorire una maggiore integrazione con i servizi dell'area urbana (università o centri di ricerca, servizi di rango urbano alle imprese)
Infrastrutture produttive	Presenza di distripark e di aree produttive e di servizio alle imprese specializzate	Tutte le aree franche analizzate hanno sviluppato importanti aree produttive e logistiche, perfettamente attrezzate per supportare diversi tipi di attività e di lavorazione: magazzinaggio in condizioni ordinarie e per merci speciali, refrigerazione, light manufacturing ed assemblaggio, riparazioni delle merci, etichettatura, groupage e deconsolidamento di spedizioni, trattamenti speciali o sanitari, packaging, ecc. Inoltre, le superfici disponibili sono progettate in modo razionale, prevedendone una specializzazione: le aree produttive, quelle che offrono servizi alle imprese (banche, servizi Ict, mense, ecc.), quelle direzionali ed adibite ad uffici.
Competitività del porto	Efficienza e capacità di movimentazione del porto	Il successo di un'area franca, è inutile dirlo, dipende in forma principale dal successo commerciale del porto in cui è inserita, costituendone una struttura di servizio. Le sfide della portualità vanno affrontate con investimenti necessari per tenere conto delle evoluzioni del mercato, che va verso un crescente gigantismo, una riduzione del lead time, innovazioni tecnologiche rilevanti, come i motori navali a ridotto impatto ambientale ed energetico, ecc. Ciò implica investire nel dragaggio dei fondali fino ad almeno 17 metri e nell'allungamento dei terminal, per accogliere navi Super Post Panamax, dotarsi di gru specializzate nel movimentare i container di tali navi, offrire servizi di bunkeraggio idonei per i nuovi motori navali, disegnare gli specchi interni dei porti ed il posizionamento delle banchine per rendere più rapide le manovre in entrata ed uscita, elettrificare completamente le banchine, ecc. Importante anche connettere il porto con il territorio circostante al fine di rendere più fluido il trasporto intermodale delle merci.

Elaborazioni Srm da fonti dei case-study

Allegato 4: Start-up innovative e nuove imprese legate alla ZIs di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Scenario generale: start-up innovative spin-off nel bacino di gravitazione di Civitavecchia

La creazione di una ZIs, con le facilitazioni, le infrastrutture ed i servizi evidenziati nei precedenti capitoli, può essere una occasione straordinaria per accrescere il tessuto produttivo del Lazio mediante nuove iniziative imprenditoriali, con specifico riferimento alle start-up di tipo innovativo, che possono rappresentare una occasione di creare maggiori legami fra ricerca pubblica e mercato, oltre che di produzione di nuova occupazione giovanile ad alta qualificazione.

Il sostegno alle start-up innovative rappresenta una delle priorità fondamentali delle politiche industriali messe in atto dalla Regione Lazio. A settembre 2019, sono presenti, in regione, ben 1.155 imprese di questo tipo, il 10,9% del totale nazionale, posizionando il Lazio al secondo posto fra le regioni italiane per consistenza di tale tipologia di imprese. Poiché, come detto, anche l'Umbria ricade in parte nel bacino di gravitazione di Civitavecchia, vanno aggiunte altre 196 unità, appartenenti a quest'ultima regione. Le start-up innovative rappresentano il 2,2% del totale delle nuove società di capitali del Lazio.

Nello specifico, il fenomeno si addensa nella provincia di Roma, che ha 1.044 start-up innovative, ed è la seconda provincia italiana dopo Milano. Evidentemente, la presenza di un ampio bacino di mercato, dato dai servizi avanzati alle PA, la disponibilità di servizi evoluti di rango urbano, ma anche di spazi per l'insediamento delle attività, e la vicinanza con centri di ricerca pubblici ed Università, sono altrettante opportunità per favorire la nascita di tali realtà.

Numero di start-up innovative per provincia del bacino di gravitazione di Civitavecchia, settembre 2019



Fonte: elaborazioni Srm su dati Mise-Unioncamere

In linea di principio, fuori dal contesto urbano della Capitale, Civitavecchia, per dimensione, infrastrutture, ma anche per occasioni concrete attivabili attorno al suo scalo portuale ed alla sua economia marittima, può rappresentare un secondo polo di sviluppo di start-up innovative, sviluppando iniziative in un segmento di mercato che la capitale non presidia, quello del mare e delle sue diverse opportunità.

Come si è visto al principio del presente rapporto, nel 2018 la filiera del mare nel Lazio vale 31.726 imprese, 127.000 occupati e 7,4 miliardi di euro di valore aggiunto, il 5% dell'intero valore aggiunto provinciale ed il 16% di tutto il valore aggiunto prodotto dall'economia del mare a livello nazionale.

Dentro la filiera del mare, si creano le opportunità anche per la nuova impresa, anche per quella ad alto contenuto tecnologico, come la start-up innovativa: la capacità di creare nuove imprese a conduzione giovanile legate a detta filiera, quindi di creare una imprenditoria di prospettiva, rinnovando il tessuto produttivo esistente.

Rispetto allo specifico segmento delle imprese a conduzione giovanile, infatti, la filiera del mare romana rappresenta il 56% del totale delle imprese giovanili della filiera del mare regionale, ed il 14% di quella nazionale. Si tratta di percentuali piuttosto significative, che mostrano come le attività imprenditoriali marittime, presenti nel bacino più immediato di gravitazione di Civitavecchia, ovvero la provincia di Roma, abbiano una importante ricaduta in termini di tasso di occupazione per i giovani locali, e quindi anche per il rinnovamento del tessuto produttivo. Le imprese giovanili, infatti, tendono ad essere particolarmente innovative e creative, quindi la loro diffusione consente al sistema produttivo di incorporare le novità e le innovazioni più interessanti, e quindi di prospettare un futuro più solido.

Sotto questo aspetto, i dati della CCIAA di Latina evidenziano come in provincia di Roma siano attive 2.653 imprese a conduzione giovanile nella filiera del mare, per circa il 6% legate alla movimentazione portuale, soprattutto di Civitavecchia, ed alla cantieristica. Quindi, 159 imprese giovanili della provincia di Roma già esistenti potrebbero trovare occasioni di ulteriore sviluppo e consolidamento grazie ad un potenziamento delle attività portuali di Civitavecchia, in ragione di investimenti rilevanti, quali quelli nella costituzione della ZIs.

D'altra parte, ulteriori nuove imprese, ad oggi non esistenti, potrebbero nascere come start-up innovative, o come spin-off accademici, in settori ad alta tecnologia quali la ricerca biologica marina, la R&S sui carburanti alternativi in ambito navale, i servizi logistici avanzati, la ricerca nei nuovi sistemi automatizzati di controllo del traffico portuale (si ricordi, a tale proposito, il caso della totale automatizzazione del movimento container del porto di Marsaxlokk, citato in precedenza) il recupero e riciclaggio di materiali, nel caso si implementasse una attività di cantieristica da dismissione, o, semplicemente, la fornitura di servizi avanzati agli operatori portuali (dalle Tlc alla consulenza di vario genere).

Va rilevato, infatti, che, secondo Unioncamere⁴¹, un euro investito in settori quali la movimentazione portuale di merci o la cantieristica genera un effetto moltiplicativo sull'economia locale pari, rispettivamente, a 2,8 e 2,4. Quindi, nuove imprese, magari a titolarità giovanile, o start-up innovative che facciano logistica portuale con tecnologie avanzate di Ict o cantieristica da dismissione/recupero materiali con tecniche innovative potrebbero avere un effetto indotto sull'economia locale non indifferente, producendo ulteriori opportunità.

Meno rilevante, rispetto al progetto di ZIs, è la platea delle imprese spin-off, ovvero di quelle imprese che valorizzano una idea innovativa sorta in ambito accademico o in un'altra impresa madre. Tali realtà, infatti, sono censite annualmente dal rapporto Netval⁴², e risultano essere pari a 95 nel Lazio ed a 37 in Umbria. Si tratta di realtà aziendali di qualità e consolidate, nel senso che hanno, rispettivamente, 6,8 e 8 anni di vita media.

Tuttavia, esse operano in settori relativamente lontani dagli interessi specifici di una ZIs: per il 22% operano nel campo dell'Ict, per il 17% dell'energia ed ambiente e per il 15% delle scienze della vita. Un possibile coinvolgimento di tali realtà dentro il progetto di ZIs potrebbe, al limite, partire da un accordo con i Dipartimenti dell'Università della Tuscia presenti a Civitavecchia, ed attivi nelle Facoltà di Biologia ed Ecologia Marina. L'Università della Tuscia, che sempre secondo il rapporto Netval ha dato vita a 9 spin-off, ed i suoi ricercatori attivi sul polo di Civitavecchia, potrebbero, dunque, valorizzare le opportunità insediative dell'area della ZIs per installarvi imprese che, pur non direttamente coinvolte con le movimentazioni portuali, potrebbero partire grazie alle facilitazioni amministrative e fiscali che saranno previste in detta area, portando competenze e spessore di R&S al circuito economico locale, accanto alle start-up innovative vere e proprie.

⁴¹ Ottavo Rapporto sull'Economia del Mare, 31.10.2019

⁴² XIV Rapporto Netval, aprile 2018

Numero di imprese a conduzione giovanile presenti nella filiera del mare (2017) – valori assoluti e percentuali di incidenza della provincia di Roma sul Centro e sull'Italia

	Filiera ittica	Estrazioni marine	Cantieristica	Movimentazioni marittime	Alloggio e ristorazione	Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	Totale
Roma	197	-	98	61	1.888	31	377	2.653
Centro	452	-	365	126	2.994	90	696	4.723
Italia	3.633	6	1.594	759	9.827	344	2.846	19.009
% del Centro	43,6	0,0	26,8	48,4	63,1	34,4	54,2	56,2
% dell'Italia	5,4	0,0	6,1	8,0	19,2	9,0	13,2	14,0

Fonte: elaborazioni SRM su dati CCIAA Latina

Le policy di incentivazione alle nuove imprese ed alle start-up innovative: quadro comunitario degli incentivi esistenti

Prima di scendere nel dettaglio delle politiche incentivanti per favorire nuove imprese o start-up che, da casi di studio regionali, possono essere adattate alla Zes del Lazio, è opportuno offrire un quadro generale del sistema dei principali programmi per incentivi esistenti su base europea per nuove imprese o start-up, anche di tipo innovativo.

La linea europea di finanziamento principale per le nuove PMI è prevista dall'iniziativa Cosme. È un Programma europeo per il periodo 2014-2020 finalizzato a incrementare la competitività delle imprese, con particolare riferimento alle PMI, incoraggiando una cultura imprenditoriale e promuovendo la creazione di nuove imprese. I suoi obiettivi, legati a linee di azione specifiche, includono quanto segue:
migliorare l'accesso delle PMI ai finanziamenti sotto forma di capitale proprio e di debito (circa il 60% dello stanziamento totale);

- migliorare l'accesso ai mercati, in particolare all'interno dell'Unione, ma anche a livello mondiale (circa il 21,5% dello stanziamento totale);
- migliorare le condizioni quadro per la competitività e la sostenibilità delle imprese dell'Unione, specie le PMI, incluse quelle nel settore del turismo (circa l'11% dello stanziamento totale);
- promuovere lo spirito imprenditoriale e la cultura dell'imprenditorialità (circa il 2,5% dello stanziamento totale).

Con specifico riferimento alle nuove imprese, si evidenziano quattro iniziative principali:

- Strumento di capitale proprio per la crescita (EFG), attuato come parte di un unico strumento finanziario dell'Unione di capitale proprio a favore della crescita delle imprese e della ricerca e innovazione (R&I) dalla fase di avvio, incluso seed capital, alla fase di crescita. L'unico strumento finanziario dell'Unione di capitale proprio gode del sostegno finanziario del programma Orizzonte 2020 e del programma COSME. L'EFG si concentra su fondi che forniscono: capitale di rischio e finanziamenti mezzanini, come i prestiti subordinati e i prestiti partecipativi, a imprese in fase di crescita ed espansione, in particolare quelle operanti a livello transfrontaliero, con la possibilità di investire in fondi di avviamento insieme allo strumento di capitale proprio per la R&I nel quadro del programma Horizon 2020 e di mettere a disposizione strumenti di coinvestimento per gli investitori informali (business angel). In caso di investimenti in fase iniziale, l'investimento dell'EFG non supererà il 20% del totale dell'investimento dell'Unione, tranne per i finanziamenti frazionati e i fondi di fondi, dove il finanziamento dell'EFG e lo

strumento di capitale proprio per la R&I nel quadro del programma Horizon 2020 sono messi a disposizione su base proporzionale, secondo la politica d'investimento del fondo.

- educazione all'imprenditorialità, attraverso il sostegno di progetti di scambio tra educatori e formatori europei per promuovere le migliori pratiche in materia di istruzione all'imprenditorialità in Europa;
- miglioramento del contesto imprenditoriale, in modo che le imprese possano crescere ed espandersi, e miglioramento del contesto giuridico e fiscale. Gli esperti potranno anche sviluppare raccomandazioni sul miglior sostegno alle aziende in tutto il loro ciclo di vita;
- modelli di comportamento e collaborazione con gruppi specifici, come giovani, donne e anziani, che potranno beneficiare di mentoring e altri programmi su misura. Saranno, ad esempio, consolidate iniziative come la Settimana delle Pmi e la Rete delle donne imprenditrici e saranno mantenute e ampliate le borse di mobilità per i giovani imprenditori.

I soggetti interessati alla partecipazione al programma sono le imprese (soprattutto Pmi), che beneficeranno di un più facile accesso al credito e di capitali di rischio per lo sviluppo, il consolidamento e la crescita del loro business, aspiranti imprenditori (compresi i giovani), che riceveranno assistenza nella creazione della propria attività, autorità nazionali, regionali e locali, che avranno a disposizione strumenti per un'efficace riforma della politica; dati e statistiche affidabili a livello Ue; best practice e sostegno finanziario per testare e sviluppare soluzioni sostenibili per il miglioramento della competitività globale. La dotazione finanziaria per l'attuazione del programma è fissata a 2.298.243.000 euro.

Accanto a Cosme, per le nuove imprese ad alto potenziale innovativo, è possibile accedere ai finanziamenti di **Horizon 2020**. Horizon 2020 è il programma europeo per l'innovazione e la ricerca. Nell'arco di questa programmazione è stata messa a disposizione una cifra di circa 80 miliardi di euro (fondi europei), ai quali si aggiungono gli investimenti privati. L'obiettivo dello strumento finanziario Horizon 2020 è quello di garantire la competitività dei prodotti, dei servizi e dei brevetti europei nel mercato globale. Il programma, quindi, ha come obiettivo il raggiungimento di una crescita innovativa, sostenibile e inclusiva mettendo assieme ricerca e innovazione nei campi dell'eccellenza scientifica, leadership industriale e nell'affrontare le sfide sociali. Questi tre sono i tre pilastri di H2020 a cui si aggiungono due obiettivi specifici che sono "Diffondere l'eccellenza e ampliare la partecipazione" e "Scienza con e per la Società".

Horizon 2020 è rivolto a tutte le persone naturali o giuridiche che possiedono i requisiti finanziari per portare a termine gli obiettivi della ricerca che vengono proposti.

Horizon 2020 include le seguenti azioni:

- azioni di ricerca e innovazione: riguardano attività che mirano a creare nuova conoscenza o ad esplorare la fattibilità di tecnologie, prodotti, processi, servizi o soluzioni nuovi o migliorati. È previsto per queste azioni un finanziamento del 100%.
- azioni innovative: riguardano attività rivolte direttamente al produrre progetti o accordi o design per prodotti, servizi o processi nuovi o migliorati. Può includere prototipi, collaudi, dimostrazioni, progetti pilota, convalida di prodotti su larga scala e le prime applicazioni commerciali. Il tasso di co-finanziamento è del 70% (rimane del 100% per le no-profit).
- azioni di coordinamento e sostegno: misure di accompagnamento quali la standardizzazione, disseminazione di risultati, comunicazione, networking, coordinamento o servizi di supporto, confronto sulle policy e scambio di buone pratiche. Sono finanziate al 100%.
- appalti pre-commerciali (PCP) ed ERA-net COFUND: riguarda principalmente il settore pubblico che viene incoraggiato ad appaltare servizi di ricerca e sviluppo e viene finanziato per circa il 30%.

Nello specifico, lo **strumento per le PMI** di Horizon 2020 è una nuova misura specifica espressamente dedicata alle piccole e medie imprese all'interno della cornice Horizon 2020. È dedicato esclusivamente alle Startup e alle Piccole e Medie Imprese che intendono sviluppare delle innovazioni (di prodotto, di servizio, di processo e di business model) per accrescerne la competitività sui mercati internazionali.

Dispone, per il periodo 2014-2020, di circa 3 miliardi di euro. Il suo scopo è incoraggiare la partecipazione delle PMI al programma e valorizzare il loro potenziale innovativo rendendo i meccanismi di finanziamento

più semplici. Lo strumento intende rivolgersi a tutte le piccole e medie imprese, orientate all'internazionalizzazione e in grado di sviluppare un progetto di eccellenza nel campo dell'innovazione, di dimensione europea e ad elevato impatto economico, oltre che a progetti innovativi sviluppati tramite start-up.

E' previsto che solo le PMI o le start-up possano partecipare al bando di finanziamento e che il supporto avvenga in tre fasi, a copertura dell'intero ciclo di innovazione. L'impresa riceve un primo finanziamento per predisporre un'analisi di fattibilità tecnico-scientifica del progetto. Se il progetto dimostra di avere potenziale tecnologico e commerciale, l'impresa riceve un ulteriore finanziamento per svilupparlo fino alla fase di dimostrazione. Il sostegno alla fase di commercializzazione, finanziata con capitali privati, avviene invece indirettamente, tramite accesso agevolato agli strumenti finanziari e misure di gestione e sfruttamento dei diritti di proprietà intellettuale.

Parallelamente alle attività di ricerca, lo strumento offre gratuitamente alle imprese anche un supporto manageriale attraverso un servizio di Mentoring e Coaching. Il coaching serve a rafforzare le capacità gestionali della PMI al fine di garantirne il massimo raggiungimento delle opportunità di crescita oltre alla concretizzazione del progetto in un prodotto commercializzabile a livello internazionale.

I più interessanti incentivi nazionali per le PMI e le start-up innovative

In questa sede verranno richiamati solo alcuni dei molteplici strumenti agevolativi per la nascita di nuove imprese, anche di tipo innovativo, tratti dalla legislazione nazionale, segnalando che, come ovvio, anche molti altri strumenti, non specificamente dedicati alla nascita di nuove iniziative, possono però da queste essere utilizzati (ad es. gli incentivi fiscali a valere su Industria 4.0).

Il programma **Smart & Start Italia** è uno strumento agevolativo istituito con decreto del Ministro dello sviluppo economico 24 settembre 2014 e successive modificazioni e integrazioni, finalizzato a promuovere, su tutto il territorio nazionale, le condizioni per la diffusione di nuova imprenditorialità e sostenere le politiche di trasferimento tecnologico e di valorizzazione economica dei risultati del sistema della ricerca pubblica e privata. Tale programma è attivabile già dal 2020, con le domande che possono essere inviate ad Invitalia, soggetto che ne cura l'istruttoria, sin dal mese di gennaio.

La misura agevolativa è riservata alle startup innovative, localizzate su tutto il territorio nazionale, iscritte nell'apposita sezione speciale del registro imprese e in possesso dei requisiti di cui all'articolo 25 del decreto-legge n. 179/2012. Le startup devono essere costituite da non più di 60 mesi alla data di presentazione della domanda e devono essere classificabili di piccola dimensione.

Possono presentare domanda di agevolazione anche le persone fisiche che intendono costituire una startup innovativa. In tal caso, la costituzione della società deve intervenire entro 30 giorni dalla comunicazione di ammissione alle agevolazioni.

Possono ottenere le agevolazioni Smart&Start Italia anche le imprese straniere che si impegnano a istituire almeno una sede operativa sul territorio italiano e, quindi, anche aspiranti neoimprenditori non italiani, magari attratti dalla presenza della Zls di Civitavecchia, possono fare domanda.

Sono ammissibili alle agevolazioni i piani di impresa aventi ad oggetto la produzione di beni e l'erogazione di servizi che presentano almeno una delle seguenti caratteristiche:

- significativo contenuto tecnologico e innovativo, ovvero;
- sviluppo di prodotti, servizi o soluzioni nel campo dell'economia digitale, dell'intelligenza artificiale, della blockchain e dell'internet of things, ovvero;
- valorizzazione economica dei risultati del sistema della ricerca pubblica e privata (spin off da ricerca).

I piani d'impresa possono essere realizzati anche in collaborazione con organismi di ricerca, incubatori e acceleratori d'impresa, Digital Innovation Hub.

Smart&Start Italia finanzia piani d'impresa, di importo compreso tra 100 mila euro e 1,5 milioni di euro, per investimenti in immobilizzazioni, materiali e non, servizi funzionali al piano di impresa, e costo del personale dipendente.

Le startup richiedenti possono beneficiare delle seguenti agevolazioni:

- finanziamento agevolato, senza interessi, per un importo pari all'80% delle spese ammissibili; l'importo del finanziamento è elevabile al 90% nel caso in cui la startup sia interamente costituita da donne e/o da giovani di età non superiore a 35 anni, oppure preveda la presenza di almeno un esperto con titolo di dottore di ricerca (o equivalente) conseguito da non più di 6 anni e impegnato stabilmente all'estero in attività di ricerca o didattica da almeno un triennio. Il finanziamento ha durata massima di 10 anni.
- servizi di tutoraggio: le sole startup innovative costituite da non più di 12 mesi possono usufruire di servizi di tutoraggio tecnico-gestionale identificati in base alle caratteristiche delle startup. Il valore dei predetti servizi è pari a 7.500 euro per le startup localizzate in un territorio come quello di Civitavecchia.

Per l'autoimpiego, è poi possibile accedere al programma **Nuove Imprese a Tasso Zero**. Il decreto 8 luglio 2015 n. 140 ha introdotto una radicale modifica degli incentivi per l'autoimprenditorialità (Titolo I del decreto legislativo n. 185/2000).

Le principali novità sono:

- si rivolge non solo ai giovani fino a 35 anni, ma anche alle donne indipendentemente dall'età;
- è applicabile non più nelle sole aree svantaggiate ma in tutto il territorio nazionale;
- non prevede l'erogazione di contributi a fondo perduto, ma solo la concessione di mutui agevolati a tasso zero, per investimenti fino a 1,5 milioni di euro (per singola impresa);
- possono presentare la domanda di accesso alle agevolazioni le imprese costituite al massimo da 12 mesi;
- possibilità di presentazione della domanda anche da parte di persone fisiche che intendono costituire una società.

Sono agevolabili, fatti salvi alcuni divieti e limitazioni previsti dal regolamento comunitario sugli aiuti d'importanza minore, cosiddetti de minimis, le iniziative che prevedono programmi d'investimento non superiori a 1,5 milioni di euro relativi a:

- produzione di beni nei settori dell'industria, dell'artigianato, della trasformazione dei prodotti agricoli;
- fornitura di servizi, in qualsiasi settore;
- commercio e turismo;
- attività riconducibili anche a più settori di particolare rilevanza per lo sviluppo dell'imprenditorialità giovanile, riguardanti:
 - la filiera turistico-culturale (intesa come attività finalizzate alla valorizzazione e alla fruizione del patrimonio culturale, ambientale e paesaggistico, nonché al miglioramento dei servizi);
 - l'innovazione sociale (intesa come produzione di beni e fornitura di servizi che creano nuove relazioni sociali ovvero soddisfano nuovi bisogni sociali, anche attraverso soluzioni innovative).

Le agevolazioni sono concesse, sulla base di una procedura valutativa con procedimento a sportello, ai sensi e nei limiti del sopra citato regolamento de minimis.

L'impresa beneficiaria deve garantire la copertura finanziaria del programma di investimento apportando un contributo finanziario, attraverso risorse proprie ovvero mediante finanziamento esterno, in una forma priva di qualsiasi tipo di sostegno pubblico, pari al 25% delle spese ammissibili complessive.

Infine, per investimenti di rilevanti dimensioni, che non siano, cioè, PMI, ma derivino da realtà imprenditoriali di medie e grandi dimensioni, un elemento di sicuro interesse per le ZIs, che vogliano attrarre operatori industriali di grande dimensione, sono disponibili i **Contratti di sviluppo**. La normativa attualmente in vigore (decreto del Ministro dello sviluppo economico del 9 dicembre 2014 e s.m.i.), valevole per il periodo di programmazione 2014-2020, consente la finanziabilità di:

- programmi di sviluppo industriali, compresi i programmi riguardanti l'attività di trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli;
- programmi di sviluppo per la tutela ambientale;
- programmi di sviluppo di attività turistiche che possono comprendere, per un importo non superiore al 20% degli investimenti complessivi da realizzare, programmi destinati allo sviluppo delle attività

commerciali.

Nell'ambito dei suddetti programmi, lo strumento può finanziare, altresì, programmi di ricerca, sviluppo e innovazione nonché opere infrastrutturali nei limiti previsti dalla normativa di attuazione.

L'importo complessivo delle spese e dei costi ammissibili alle agevolazioni non deve essere inferiore a 20 milioni di euro, ovvero a 7,5 milioni di euro qualora il programma riguardi esclusivamente l'attività di trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli.

Si tratta di uno strumento negoziale per il quale l'istruttoria e la gestione è affidata ad Invitalia. I programmi di sviluppo possono essere realizzati da una o più imprese, italiane o estere, di qualsiasi dimensione (compatibilmente con i regolamenti comunitari di volta in volta applicabili). Il programma di sviluppo può, altresì, essere realizzato in forma congiunta anche mediante il ricorso allo strumento del contratto di rete di cui all'art. 3, comma 4-ter, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5.

Nei Contratti di sviluppo i soggetti beneficiari delle agevolazioni sono articolati

in:

- soggetto proponente, ovvero l'impresa che promuove il programma di sviluppo ed è responsabile della coerenza tecnica ed economica del programma medesimo;
- imprese aderenti, ovvero le eventuali altre imprese che realizzano progetti di investimento nell'ambito del programma di sviluppo.

Fermo restando l'importo delle spese e dei costi ammissibili alle agevolazioni previsto per il complessivo programma di sviluppo, il programma del soggetto proponente deve presentare spese ammissibili non inferiori a 10 milioni di euro per quanto riguarda i programmi di sviluppo industriali e per la tutela ambientale; non inferiori a 3 milioni di euro per quelli che riguardano esclusivamente attività di trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli; non inferiore a 5 milioni di euro per i programmi di sviluppo delle attività turistiche.

Gli investimenti proposti dai soggetti aderenti (ivi compresi i programmi di ricerca, sviluppo e innovazione) devono presentare spese non inferiori a 1,5 milioni di euro.

Le agevolazioni sono concesse nelle seguenti forme, anche in combinazione tra loro:

- finanziamento agevolato, nei limiti del 75% delle spese ammissibili
- contributo in conto interessi
- contributo in conto impianti
- contributo diretto alla spesa

L'entità delle agevolazioni, nel rispetto dei limiti delle vigenti norme in materia di aiuti di Stato, è determinata sulla base della tipologia di progetto, dalla localizzazione dell'iniziativa e dalla dimensione di impresa, fermo restando che l'ammontare e la forma dei contributi concedibili vengono definiti nell'ambito della fase di negoziazione.

Con il decreto del Ministro dello sviluppo economico 8 novembre 2016 è stata introdotta una specifica procedura per il finanziamento e la valutazione dei programmi di sviluppo di rilevanti dimensioni (investimenti pari o superiori a 50 milioni di euro, ovvero 20 milioni se relativi al settore della trasformazione e commercializzazione dei prodotti agricoli), a condizione che i medesimi presentino una particolare rilevanza strategica (valutabile dal significativo impatto occupazionale o dalla capacità di attrazione degli investimenti esteri o dalla coerenza degli investimenti previsti con il piano nazionale Industria 4.0) in relazione al contesto territoriale e al sistema produttivo interessato, quindi anche per investimenti che dovranno insediarsi nel perimetro di una Zls.

La procedura è finalizzata alla sottoscrizione tra il Ministero, Invitalia, l'impresa proponente e le eventuali Regioni cofinanziatrici, di **Accordi di Sviluppo**. L'attivazione dell'Accordo di Sviluppo consente una riduzione dei tempi per la valutazione del programma ed un maggior coinvolgimento delle amministrazioni coinvolte. Altro strumento potenzialmente attivabile è quello della **programmazione negoziata**. Essendo venuti ad esaurirsi finanziariamente gli strumenti del contratto d'area (che per le regioni del Centro Nord è attivabile in aree di crisi definite con Dpcm) e del patto territoriale (con DL 34/2019 sono state definite le procedure

semplificate per i pagamenti delle risorse residue, uno strumento ancora efficace è quello **dell'Accordo di Programma Quadro**, che deriva da una Intesa Istituzionale di Programma che definisce, per un determinato settore di intervento, le opere ed i finanziamenti, nonché le procedure per il monitoraggio dell'attuazione degli investimenti.

Gli APQ sono dunque uno strumento di programmazione operativa che consente di dare immediato avvio agli investimenti previsti in specifici settori di intervento. Sono sottoscritti da regioni e province autonome, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, e dalle amministrazioni centrali competenti a seconda della natura e del settore di intervento previsti.

Gli APQ sono accompagnati da specifici allegati tecnici, che descrivono gli obiettivi e le finalità degli interventi e danno conto della coerenza delle scelte con i principali strumenti di programmazione in atto sul territorio. Gli interventi inseriti nell'APQ sono finanziati con diverse risorse: ordinarie, aggiuntive nazionali per le aree sottoutilizzate, comunitarie e private.

Si tratta degli strumenti attuativi delle Intese Istituzionali di Programma, che definiscono:

- gli interventi da realizzare, specificandone i tempi e le modalità di attuazione;
- i soggetti responsabili dell'attuazione dei singoli interventi;
- la copertura finanziaria degli interventi, distinguendo tra le diverse fonti di finanziamento;
- le procedure ed i soggetti responsabili per il monitoraggio e la verifica dei risultati;
- gli impegni di ciascun soggetto firmatario e gli eventuali poteri sostitutivi in caso di inerzie, ritardi o inadempienze;
- i procedimenti di conciliazione o definizione dei conflitti tra i soggetti partecipanti all'Accordo.

Gli incentivi per start-up e nuove imprese della Regione Lazio

Con riferimento alle incentivazioni per start-up innovative, la Regione Lazio ha già in atto i seguenti programmi: la Regione concede agevolazioni sotto forma di contributo a fondo perduto alle imprese cosiddette "start-up innovative", nel rispetto dei regolamenti europei in materia di aiuti di Stato de minimis [Regolamento (UE) n. 1407/2013 del 18 dicembre 2013], principalmente attraverso i seguenti Fondi:

- 1) **"Fondo per la nascita e lo sviluppo di imprese start-up innovative";**
- 2) **"Fondo per la riduzione della pressione fiscale a carico delle imprese start-up innovative".**

Possono beneficiare delle risorse di cui ai Fondi sopra citati, le imprese iscritte nella sezione speciale del Registro delle imprese di cui all'articolo 25, comma 8, del D.lg. 179/2012 e ss.mm. Nello specifico, il "Fondo per la nascita e lo sviluppo di imprese start-up innovative", istituito con Legge di stabilità Regionale 2014, 30 Dicembre 2013, n. 13 art. 6 e successiva Legge di stabilità Regionale 2016, 31 Dicembre 2015, n. 17, copre le spese connesse all'avvio dell'attività imprenditoriale, dei costi per l'investimento e delle spese di gestione. Il Fondo eroga un contributo a fondo perduto, nel rispetto dei regolamenti europei in materia di aiuti di Stato de minimis [Regolamento (UE) n. 1407/2013 del 18 dicembre 2013], per la copertura delle spese connesse all'avvio dell'attività imprenditoriale, dei costi per l'investimento e delle spese di gestione inerenti ai primi ventiquattro mesi di attività.

Il contributo è erogabile a fronte di un accordo prequalificante tra la start-up innovativa e uno o più partner indipendenti disposti a contribuire o investire nell'attività imprenditoriale. I partners sono soggetti indipendenti rispetto alla start-up innovativa richiedente e possono essere:

- PMI, Grandi imprese;
- Startup Factories (Incubatori certificati e/o Acceleratori);
- Business angels;
- Investitori professionali;
- Organismi di ricerca (incubatori universitari, centri di ricerca);
- Partner reperiti mediante portali di equity crowdfunding.

I progetti imprenditoriali agevolabili, in linea con la Smart Specialisation Strategy regionale (S3), devono essere attinenti alle seguenti aree di specializzazione: Aerospazio, Scienze della Vita, Patrimonio culturale e tecnologie della cultura, Industrie creative digitali, Agrifood, Green Economy, Sicurezza. Alcune di queste aree di specializzazione, come l'Agrifood o l'Aerospazio, fanno parte anche dei driver settoriali identificati per la ZIs di Civitavecchia, e quindi sono coerenti con tale progetto.

Il "Fondo per la riduzione della pressione fiscale a carico delle imprese start-up innovative", istituito con Legge di stabilità Regionale 2015, 30 Dicembre 2014, n. 17, art. 2, commi 4-7, copre gli oneri di natura fiscale sostenuti nei primi ventiquattro mesi di attività. Le risorse del Fondo sono utilizzate, nel rispetto dei regolamenti europei in materia di aiuti di Stato de minimis, a titolo di contributo a fondo perduto.

Inoltre, il programma "Start Up Lazio" prevede 100 milioni della programmazione regionale ed europea 2014-2020 stanziati per gli interventi di pre-seed, finalizzati a favorire con contributi anche a fondo perduto la nascita di nuove imprese e l'implementazione degli spin off della ricerca verso la nascita di imprese. Con riferimento al sostegno alla nuova imprenditoria giovanile, attraverso Fondo Futuro sono finanziabili microimprese, anche da costituire, sotto forma di un credito agevolato, riscuotibile a sportello.

Un cenno, infine, va fatto al **Fondo regionale di Microcredito**. La Deliberazione n. 135/2016 che disciplina il Fondo per il microcredito e la microfinanza stabilisce che il Fondo regionale possa essere alimentato anche da versamenti di altri soggetti, pubblici e privati, purché no profit. Il Gruppo consiliare del Movimento 5 Stelle Lazio ha conferito la somma di € 750.000 che viene utilizzata secondo le indicazioni espresse dal Gruppo stesso.

In particolare, il Fondo di questa Sezione speciale è distinto in due linee di intervento e destinato, tra l'altro, a microimprese, in forma di società cooperative, società di persone e ditte individuali, costituite e già operanti, ovvero in fase di avvio di impresa che abbiano o intendano aprire sede operativa nella Regione Lazio. Il Fondo Rotativo per il Piccolo Credito (FRPC) sostiene la concessione diretta di prestiti a imprese già costituite da almeno 36 mesi, per importi fino a 50.000 euro, a interessi zero. Lo stanziamento è di 39 milioni di euro. Il Fondo è suddiviso tra le seguenti sezioni:

Sezione I – settore manifatturiero;

Sezione II – tutti i settori, con riserva per il settore commercio;

Sezione III – tutti i settori, esclusivamente per interventi volti al risparmio energetico;

Sezione IV – Interventi a valere su fondi regionali rivolti a artigianato, società cooperative, trasporto non di linea, turismo e botteghe storiche.

Le policy di facilitazione dell'insediamento di nuove imprese e start-up innovative nell'area della ZIs derivanti dai casi di studio

Nei precedenti allegati, sono stati dettagliati alcuni casi di studio rilevanti anche per favorire, sotto il profilo amministrativo ed agevolativo, la nascita di nuove imprese in una ZIs. Detti casi di studio vanno incrociati con i principali programmi della Regione Lazio per il sostegno alle start-up ed all'imprenditoria giovanile. Dall'incrocio fra i casi di studio ed i programmi esistenti sarà, quindi, possibile disegnare una strategia agevolativa per start-up e nuove imprese nella ZIs.

Di seguito, quindi, dai casi di studio analizzati si riportano quelle che si reputano le migliori pratiche a favore delle nuove imprese e delle start-up delle progettazioni di Zes esistenti.

Snellimenti amministrativi specifici per le start up e le nuove imprese – i casi di studio selezionati

Tipo di intervento	Descrizione dell'intervento	Regione proponente
Centri per la nuova impresa	Costituzione di centri per la nuova impresa che forniscano informazioni ed orientamenti per l'accesso alle semplificazioni amministrative previste per le start-up innovative e le Srl semplificate dalla normativa nazionale	Toscana

centri per la nuova impresa	Protocolli con Regione, Unioncamere, Autorità Portuale, per dare informazioni capillari sulle opportunità presenti nel portale "impresainungiorno.gov.it"	Campania

Fonte: elaborazioni SRM su dati programmazioni Regioni

Le agevolazioni erogabili a valere su un bilancio regionale specifiche per le start up e le nuove imprese – casi di studio selezionati

Tipo di intervento	Descrizione dell'intervento	Regione proponente
Erasmus per start-up	voucher di 700/1000 euro per giovani imprenditori che si rechino all'estero per verifiche di mercato o ricerca di collaborazioni	Campania
Sostegno a start-up innovative	Nell'ambito dell'OT 1 dei programmi operativi regionali, contributi regionali a sostegno di start-up innovative operanti nei settori della S3	Campania
Programma In.Hub	Intervento integrato di animazione territoriale, scouting, generazione di idee e sostegno allo sviluppo di nuove imprese in collaborazione con Università, centri di formazione, incubatori	Campania
Progetto TecnoNidi	destinato a piccole imprese che vogliano investire in innovazione, ivi comprese le start-up innovative, o che abbiano sostenuto costi di R&S pari ad almeno il 10% dei costi di esercizio o che, infine, dispongano del riconoscimento del Seal of Excellence e che appartengano alle aree prioritarie della strategia S3 regionale. Detta misura finanzia fino all'80% dei costi di investimento materiali, e di alcune spese di funzionamento riconosciute dalla misura, legate a servizi Ict o di supporto all'innovazione	Puglia
Progetto Estrazione dei talenti	Sostiene progetti di creazione di impresa nelle aree prioritarie della strategia S3 regionale, da parte di team di aspiranti imprenditori innovativi, mediante Factory, ovvero aggregazioni di soggetti pubblici e privati, anche business angel, che trasferiscano conoscenze imprenditoriali e tecnologiche agli aspiranti imprenditori, assistenza alla stesura del business plan ed all'avvio dell'attività e finanziamenti a fondo perduto	Puglia

Fonte: elaborazioni SRM su dati programmazioni Regioni

Tenendo, quindi, conto dei principali strumenti già attivi da parte della Ue, dell'Italia e della Regione Lazio, la tabella seguente riporta i suggerimenti, potenzialmente finanziabili mediante opportune riprogrammazioni del PO FESR per supportare start-up e nuove imprese, anche nell'area della costituenda ZIs.

Strumenti di sostegno alla nuova imprenditoria ed alle start-up innovative/spin-off nella costituenda ZIs di Civitavecchia, finanziabili dalla Regione

Tipo di intervento	Descrizione
Erasmus per start-up	Voucher per giovani imprenditori che si rechino all'estero per verifiche di mercato o ricerca di collaborazioni con altre imprese

Programma In.Hub	Intervento integrato di animazione territoriale, scouting, generazione di idee e sostegno allo sviluppo di nuove imprese in collaborazione con Università, centri di formazione, incubatori mirato ad aree di specializzazione della S3 coerenti con i driver della ZIs di Civitavecchia (aerospazio, agrifood).
Accordi con Università per spin-off	Accordo fra Regione ed Università per favorire l'insediamento di spin-off in settori coerenti con le attività portuali e logistiche nel perimetro della ZIs, anche tramite la predisposizione di un incubatore
Centri per la nuova impresa	Costituzione nel perimetro della ZIs di un centro per la nuova impresa che fornisca informazioni ed orientamenti per l'accesso alle semplificazioni amministrative previste per le start-up innovative e le Srl semplificate dalla normativa nazionale
Canali di insediamento prioritari per start up innovative o spin off in aree della ZIs	Riserva esplicita di aree a destinazione produttiva nelle ZIs per l'insediamento di start up innovative o spin off appartenenti alle aree prioritarie della S3 regionale o a settori collegati con la logistica portuale
	Priorità cronologica, da parte del SUAP e dello Sportello Unico Doganale, all'esame delle istanze presentate da start-up innovative o spin off o nuove imprese giovanili nell'area della ZIs

Fonte: elaborazioni SRM su dati programmazioni Regioni

Allegato 5: Elenco incontri del Gruppo di Lavoro

Il Gruppo di Lavoro, nominato con Deliberazione Regionale G07643 del 05.06.2019, si è riunito in sei occasioni:

27.6.2019;
10.7.2019;
12.12.2019;
17.2.2020;
2.4.2020;
20.5.2020.

Il Gruppo di Lavoro ha svolto alcune audizioni finalizzate ad approfondire il punto di vista del territorio, degli Enti Locali coinvolti e delle organizzazioni di categoria, sindacali e datoriali.

L'elenco di tali incontri è presente all'allegato 6 al presente documento.

Allegato 6: Elenco soggetti auditi

Riunione: 27.06.2019 –Consiglieri Regionali Marietta Tidei e Gino De Paolis;

Riunione: 10.07.2019 –EUCOOP;

Riunione del 23.07.2019 – OO.SS. in occasione del Tavolo del Partenariato;

Riunione del 25.07.2019 –Comune di Civitavecchia, Comune di Tolfa, Interporto Orte, Capitaneria di Porto;

Riunione del 26.07.2019 – Traiana, Stock Sinergy, C.I.L.P., C.F.F.T., ENEL, Tirreno Power, CAR, Interterminal, Automar;

Riunione del 29.07.2019 – Penelope s.r.l., Italiana Petroli, Roma Città Metropolitana, Comune di Pomezia, Interporto Santa Palomba, Comune di Fiumicino, ADR;

Riunione del 30.07.2019 – Consorzio Industriale Sud Pontino, Comune di Gaeta, U.I.L., Comune di Formia;

Riunione del 30.07.2019 – Base Nautica Flavio Gioia, Pozzi Ginori s.p.a., Conad, Turriziani, U.I.L., Nuova Italcraft, Unindustria, Music and Lig.ht, ENI, Assoittica, Integroup, Capitaneria di Porto;

Consultazione pubblica su sito web dell'AdSP pubblicata in data **8.8.2019**;

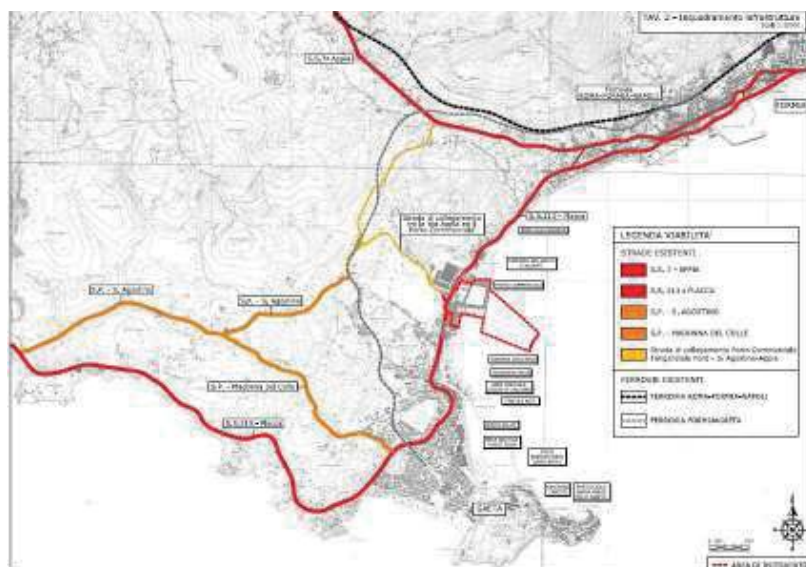
Presentazione ai membri **dell'organismo del partenariato** dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale in data **22.10.2019**;

Presentazione ai membri del **Comitato di Gestione** dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale in occasione dell'aggiornamento del Piano Operativo Triennale, in data **29.10.2019**;

Riunione del 21.01.2020 – OO.SS. (CGIL, CISL, UIL, UGL);

Riunione del 29.04.2020 –Agenzia delle Dogane (Brosco);

Riunione del 30.04.2020 - OO.SS.;



Collegamenti stradali Gaeta

Allegato 8: Tavole Civitavecchia e Fiumicino



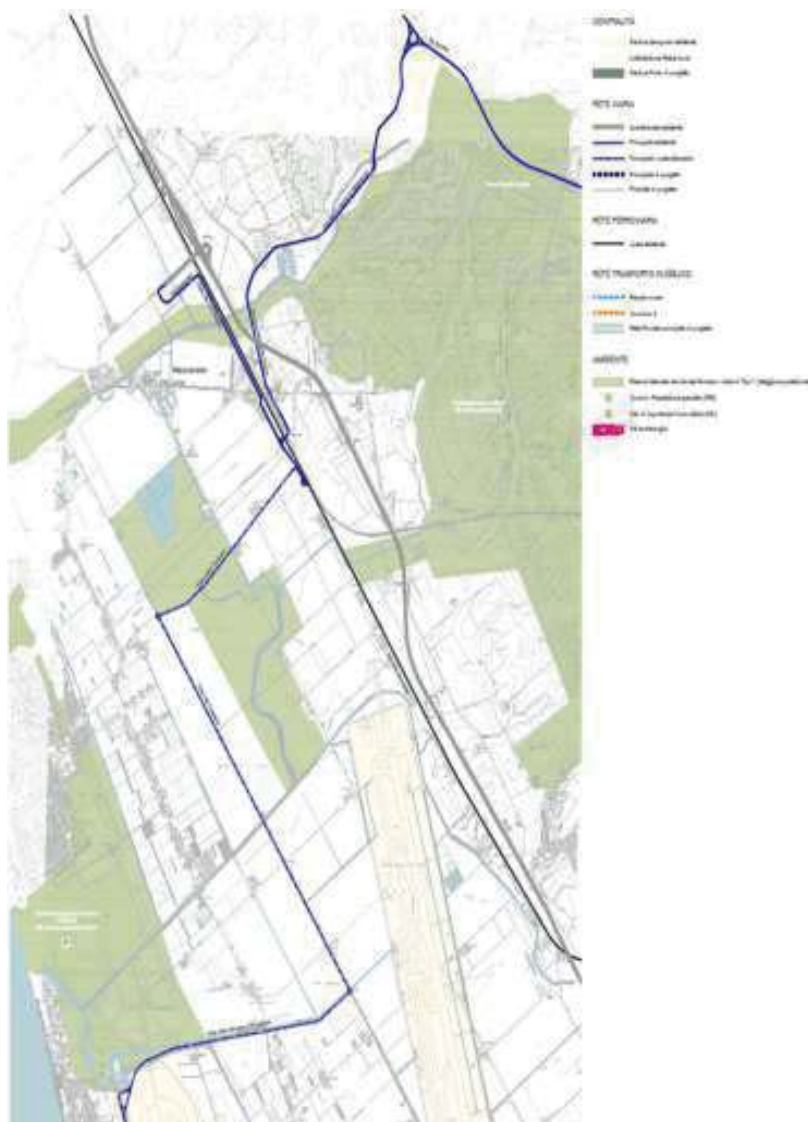
Inquadramento territoriale Civitavecchia



Aree retroportuali



Proposta Progettuale Darsena Energetica Grandi Masse



Inquadramento territoriale medio periodo porto di Fiumicino

Il Presidente pone ai voti, a norma di legge, il suesteso schema di decisione che *risulta approvato all'unanimità*.



ALLEGATO 2 - Tavole del contesto economico e sociale del Lazio per la ZLS

Indice delle tavole

- Tavola 1. Pil - Anni 2017-2018-2019 (migliaia di euro).
- Tavola 2. Pil per abitante - Anni 2017-2018-2019 (migliaia di euro).
- Tavola 3. Principali aggregati e indicatori economici. Anno 2018.
- Tavola 4. Andamento dei principali indicatori economici. Anni 2013-2018.
- Tavola 5. Reddito annuale medio delle famiglie. Anni 2003-2017.
- Tavola 6. Valori *pro-capite* dei principali aggregati dei conti territoriali - Lazio - Anni 2014-2018 (euro).
- Tavola 7. Numero di imprese attive per settore di attività e per classi di addetti. Anno 2018.
- Tavola 8 – 12. Provincia - Numero di imprese attive per settore di attività e per classi di addetti. Anno 2018.
- Tavola 13. Numero di addetti per settore di attività Anno 2018.
- Tavola 14. Imprese per forma giuridica e per settore. Anno 2018.
- Tavola 15. Innovazione nelle imprese. Anno 2018.
- Tavola 16. *Regional Innovation Scoreboard* 2019.
- Tavola 17. Attività nell'ambito di propri progetti di innovazione. Anno 2018.
- Tavola 18. Piattaforme digitali che l'impresa ha utilizzato per vendere beni e/o fornire servizi. Anno 2018.
- Tavola 19. Addetti nei settori ad alta intensità di conoscenza e incidenza sul valore aggiunto.
- Tavola 20. Consumi energetici dell'industria e incidenza sul valore aggiunto.
- Tavola 21. Consumi energetici e incidenza per unità di lavoro. Anni 2012-2016.
- Tavola 22. Numero di siti di organizzazioni con certificazione ISO 14001.
- Tavola 23. Punti di forza della capacità competitiva. Anno 2018.
- Tavola 24. Ostacoli alla capacità competitiva dell'impresa. Anno 2018.
- Tavola 25. *Regional Competitive Index* 2019.
- Tavola 26. *Import-Export* (euro) per categoria Ateco - Anni 2018-2019 (provvisorio).
- Tavola 27. Esportazioni Gennaio-Dicembre 2018 e 2019.
- Tavola 28. Esportazioni per settore di attività economica. Gennaio-dicembre 2019.
- Tavola 29. Multinazionali estere e italiane. Anno 2018.
- Tavola 30. Multinazionali italiane. Anno 2018.
- Tavola 31. Principali aggregati e indicatori economici per i Comuni identificati per la ZLS. Anno 2018.
- Tavola 32. Settore Industria - Principali aggregati per i Comuni identificati per la ZLS. Anno 2018.
- Tavola 33. Settore Servizi - Principali aggregati per i Comuni identificati per la ZLS. Anno 2018.



- Tavola 34. Principali aggregati e indicatori economici dei sistemi locali interessati dalla ZLS. Anno 2018.
Tavola 35. Principali aggregati e indicatori economici dei sistemi locali fuori ZLS. Anno 2018.
Tavola 36. Settore Industria - Principali aggregati e indicatori economici dei sistemi locali interessati dalla ZLS. Anno 2018.
Tavola 37. Settore Industria - Principali aggregati e indicatori economici dei sistemi locali fuori ZLS. Anno 2018.
Tavola 38. Settore Servizi - Principali aggregati e indicatori economici dei sistemi locali interessati dalla ZLS. Anno 2018.
Tavola 39. Settore Servizi - Principali aggregati e indicatori economici dei sistemi locali fuori ZLS. Anno 2018.
Tavola 40. Principali aggregati e indicatori economici dei comuni del sistema costiero regionale. Anno 2018.
Tavola 41. Tassi di crescita congiunturali del Pil. Anni 2016-2020.

**Tavola 1. Pil - Anni 2017-2018-2019 (migliaia di euro)**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Lazio	159.352	169.420	174.365	180.201	187.583	188.081	185.241	187.804	191.702	186.412	184.344	184.507	185.736	193.646	196.416	199.103	200.931
Centro	304.441	320.503	328.796	342.040	356.217	358.119	350.699	355.053	362.506	355.031	351.115	353.861	357.076	368.149	374.735	381.514	385.227
ITALIA	1.394.693	1.452.319	1.493.635	1.552.687	1.614.840	1.637.699	1.577.256	1.611.279	1.648.756	1.624.359	1.612.751	1.627.405	1.655.355	1.695.787	1.736.593	1.771.063	1.789.747

Fonte: Istat - Conti Economici Territoriali

Tavola 2. Pil per abitante - Anni 2017-2018-2019 (migliaia di euro)

	2017	2018	2019
Lazio	33,3	33,8	34,2
Centro	31,1	31,7	32,1
ITALIA	28,7	29,3	29,7

Fonte: Istat - Conti Economici Territoriali

Tavola 3. Principali aggregati e indicatori economici. Anno 2018

	Numero di imprese attive	Numero unità locali	Addetti	Dipendenti	Valore aggiunto (migliaia di euro)	Fatturato (migliaia di euro)	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro)	Valore aggiunto sul fatturato (valori percentuali)	Acquisti di beni e servizi sul fatturato (valori percentuali)	Retribuzione sul valore aggiunto (valori percentuali)	Retribuzione per dipendente (migliaia di euro)
Lazio	444.282	467.859	1.596.115	1.183.799	82.777.244	408.868.430	51.862	20,2	76,8	37,7	26,397
Centro	959.047	1.017.319	3.494.496	2.483.998	164.310.194	713.372.728	47.020	23,0	74,2	38,3	25,309
ITALIA	4.404.501	4.694.263	16.788.764	12.030.238	806.054.083	3.199.463.675	48.012	25,2	73,5	39,2	26,234

Fonte: Istat - Risultati economici delle imprese e delle multinazionali a livello territoriale

**Tavola 4. Andamento dei principali indicatori economici. Anni 2013-2018**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Numero unità locali	420.934	418.332	417.132	450.567	462.443	467.859
Fatturato (migliaia di euro)	441.896.119	454.116.297	445.628.881	366.361.592	383.080.893	408.868.430
Valore aggiunto al costo dei fattori (migliaia di euro)	71.240.589	70.661.920	72.187.016	79.214.450	80.973.374	82.777.244
Occupati	1.484.513	1.468.623	1.482.776	1.536.826	1.572.163	1.596.115
Dipendenti	1.068.104	1.061.208	1.079.777	1.132.713	1.161.392	1.183.799

Fonte: Istat - Risultati economici delle imprese e delle multinazionali a livello territoriale

Tavola 5. Reddito annuale medio delle famiglie. Anni 2003-2017

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Lazio	22.465	24.000	24.359	25.718	26.802	25.986	27.075	25.883	25.289	23.827	24.021	23.866	23.592	25.381	25.032
Centro	23.386	24.422	24.708	25.956	26.958	26.509	26.928	26.262	26.247	25.226	25.623	25.128	25.506	26.183	26.068
ITALIA	21.635	22.338	22.731	23.494	24.269	24.435	25.019	24.606	24.811	24.171	24.310	24.190	24.522	25.091	25.426

Fonte: Regione Lazio, Lazio in numeri 2020

Tavola 6. Valori pro-capite dei principali aggregati dei conti territoriali - Lazio - Anni 2014-2018 (euro)

	2014	2015	2016	2017	2018
Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato per abitante	31.371,23	31.531,92	32.858,73	33.305,75	33.619,43
Valore aggiunto per abitante	28.271,93	28.316,83	29.467,81	29.864,11	30.129,46
Valore aggiunto per occupato	64.416,59	63.983,07	65.039,75	65.268,53	65.822,89
Consumi finali interni per abitante	22.528,88	22.710,10	22.931,76	23.533,14	22.528,88
Reddito disponibile delle famiglie consumatrici per abitante	18.745,73	18.958,79	19.111,64	19.405,46	19.721,29
Redditi interni da lavoro dipendente per occupato dipendente	37.175,50	37.363,69	37.149,08	37.310,04	38.163,67
Retribuzioni interne lorde per occupato dipendente	27.208,17	27.388,70	27.388,12	27.475,46	27.208,17

Fonte: Regione Lazio, Lazio in numeri 2020



Tavola 7. Numero di imprese attive per settore di attività e per classi di addetti. Anno 2018

Settori	Classi di addetti					Totale (numero)	Totale (percentuale)
	0-9	10-49	50-249	250 e più			
B: estrazione di minerali da cave e miniere	103	41	2	1	147	0,0	
C: attività manifatturiere	17.947	2.003	236	42	20.228	4,6	
D: fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	755	36	10	12	813	0,2	
E: fornitura di acqua retti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	609	160	36	6	811	0,2	
F: costruzioni	40.269	1.695	134	17	42.115	9,5	
G: commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	94.997	3.335	250	47	98.629	22,2	
H: trasporto e magazzinaggio	11.516	1.310	329	60	13.215	3,0	
I: attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	30.232	2.742	119	23	33.116	7,5	
J: servizi di informazione e comunicazione	14.099	885	192	40	15.216	3,4	
K: attività finanziarie e assicurative	10.558	185	50	25	10.818	2,4	
L: attività immobiliari	23.300	100	8	3	23.411	5,3	
M: attività professionali, scientifiche e tecniche	86.145	814	113	22	87.094	19,6	
N: noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	20.228	1.571	454	99	22.352	5,0	
P: istruzione	3.439	233	20	1	3.693	0,8	
Q: sanità e assistenza sociale	40.330	598	196	31	41.155	9,3	
R: attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	10.473	243	23	5	10.744	2,4	
S: altre attività di servizi	20.321	352	49	3	20.725	4,7	
Totale	425.321	16.303	2.221	437	444.282	100,0	

Fonte: Istat - Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA)



Tavola 8. Frosinone - Numero di imprese attive per settore di attività e per classi di addetti. Anno 2018

Settori	Classi di addetti					Totale
	0-9	10-49	50-249	250 e più		
B: estrazione di minerali da cave e miniere	21	6	..	..	..	27
C: attività manifatturiere	2.104	296	48	2	2	2.450
D: fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	41	2	..	..	..	43
E: fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	71	23	5	..	..	99
F: costruzioni	3.492	185	7	..	..	3.684
G: commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	8.614	237	14	..	..	8.865
H: trasporto e magazzinaggio	726	121	14	2	2	863
I: attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	2.371	98	2	..	..	2.471
J: servizi di informazione e comunicazione	512	22	..	..	..	534
K: attività finanziarie e assicurative	764	7	3	..	..	774
M: attività professionali, scientifiche e tecniche	4.950	25	6	..	..	4.981
N: noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	821	53	12	..	..	886
P: istruzione	205	5	1	..	..	211
Q: sanità e assistenza sociale	2.424	51	10	1	1	2.486
R: attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	334	6	3	..	..	343
S: altre attività di servizi	1.737	22	2	..	..	1.761
Totale	30.292	1.160	127	5	5	31.584

Fonte: Istat - Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA)



Tavola 9. Latina- Numero di imprese attive per settore di attività e per classi di addetti. Anno 2018

Settori	Classi di addetti					Totale
	0-9	10-49	50-249	250 e più		
B: estrazione di minerali da cave e miniere	11	4	1	..		16
C: attività manifatturiere	2.288	321	36	8		2.653
D: fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	36	3	..	..		39
E: fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	64	25	6	1		96
F: costruzioni	3.653	173	9	..		3.835
G: commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	9.883	371	25	4		10.283
H: trasporto e magazzinaggio	872	164	18	1		1.055
I: attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	3.044	196	3	1		3.244
J: servizi di informazione e comunicazione	731	31	2	..		764
K: attività finanziarie e assicurative	867	9	2	..		878
L: attività immobiliari	1.465	4	..	..		1.469
M: attività professionali, scientifiche e tecniche	5.681	24	2	..		5.707
N: noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	1.281	86	12	..		1.379
P: istruzione	259	12	1	..		272
Q: sanità e assistenza sociale	2.956	45	13	1		3.015
R: attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	587	24	..	..		611
S: altre attività di servizi	1.926	23	2	..		1.951
Totale	35.604	1.515	132	16		37.267

Fonte: Istat - Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA)



Tavola 10. Rieti - Numero di imprese attive per settore di attività e per classi di addetti. Anno 2018

Settori	Classi di addetti					Totale
	0-9	10-49	50-249	250 e più		
B: estrazione di minerali da cave e miniere	2	1	..	..		3
C: attività manifatturiere	574	41	1	1		617
D: fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	6	..	..	..		6
E: fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	13	3	1	..		17
F: costruzioni	1.421	20	1	..		1.442
G: commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	2.103	31	1	..		2.135
H: trasporto e magazzinaggio	176	8	1	..		185
I: attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	781	18	..	1		800
J: servizi di informazione e comunicazione	180	1	1	..		182
K: attività finanziarie e assicurative	179	1	..	..		180
L: attività immobiliari	259	..	..	..		259
M: attività professionali, scientifiche e tecniche	1.537	4	..	..		1.541
N: noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	294	7	7	1		309
P: istruzione	43	2	..	..		45
Q: sanità e assistenza sociale	747	19	..	..		766
R: attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	109	1	..	..		110
S: altre attività di servizi	502	2	..	..		504
Totale	8.926	159	13	3		9.101

Fonte: Istat - Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA)



Tavola 1.1. Roma - Numero di imprese attive per settore di attività e per classi di addetti. Anno 2018

Settori	Classi di addetti					Totale
	0-9	10-49	50-249	250 e più		
B: estrazione di minerali da cave e miniere	51	27	1	1	80	
C: attività manifatturiere	11.612	1.198	133	31	12.974	
D: fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	642	30	10	12	694	
E: fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	419	99	20	5	543	
F: costruzioni	28.847	1.275	115	17	30.254	
G: commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	68.594	2.552	202	41	71.389	
H: trasporto e magazzinaggio	9.390	986	295	57	10.728	
I: attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	22.273	2.361	114	21	24.769	
J: servizi di informazione e comunicazione	12.231	824	189	40	13.284	
K: attività finanziarie e assicurative	8.291	166	43	25	8.525	
L: attività immobiliari	19.556	94	8	3	19.661	
M: attività professionali, scientifiche e tecniche	70.659	746	104	22	71.531	
N: noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	17.174	1.392	415	97	19.078	
P: istruzione	2.798	206	18	1	3.023	
Q: sanità e assistenza sociale	32.752	458	165	29	33.404	
R: attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	9.147	204	20	5	9.376	
S: altre attività di servizi	15.017	292	40	3	15.352	
Totale	329.453	12.910	1.892	410	344.665	

Fonte: Istat - Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA)



Tavola 12. Viterbo - Numero di imprese attive per settore di attività e per classi di addetti. Anno 2018

Settori	Classi di addetti					Totale
	0-9	10-49	50-249	250 e più		
B: estrazione di minerali da cave e miniere	18	3	..	..	21	
C: attività manifatturiere	1.369	147	18	..	1.534	
D: fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	30	1	..	..	31	
E: fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	42	10	4	..	56	
F: costruzioni	2.856	42	2	..	2.900	
G: commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	5.803	144	8	2	5.957	
H: trasporto e magazzinaggio	352	31	1	..	384	
I: attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	1.763	69	..	..	1.832	
J: servizi di informazione e comunicazione	445	7	..	..	452	
K: attività finanziarie e assicurative	457	2	2	..	461	
L: attività immobiliari	915	1	..	..	916	
M: attività professionali, scientifiche e tecniche	3.318	15	1	..	3.334	
N: noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	658	33	8	1	700	
Q: sanità e assistenza sociale	1.451	25	8	..	1.484	
R: attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	296	8	..	..	304	
S: altre attività di servizi	1.139	13	5	..	1.157	
Totale	21.046	559	57	3	21.665	

Fonte: Istat - Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA)



Tavola 13. Numero di addetti per settore di attività. Anno 2018

Settori	Addetti (numero)	Addetti (percentuale)
B: estrazione di minerali da cave e miniere	14.169	0,8
C: attività manifatturiere	159.163	8,4
D: fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	35.791	1,9
E: fornitura di acqua retti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	18.428	1,0
F: costruzioni	118.078	6,3
G: commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	282.798	15,0
H: trasporto e magazzinaggio	305.609	16,2
I: attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	152.842	8,1
J: servizi di informazione e comunicazione	140.930	7,5
K: attività finanziarie e assicurative	91.472	4,8
L: attività immobiliari	27.464	1,5
M: attività professionali, scientifiche e tecniche	147.007	7,8
N: noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	201.333	10,7
P: istruzione	12.433	0,7
Q: sanità e assistenza sociale	105.934	5,6
R: attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	24.778	1,3
S: altre attività di servizi	49.361	2,6
Totale	1.887.592	100,0

Fonte: Istat – Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA)



Tavola 14. Imprese per forma giuridica e per settore. Anno 2018

Settori	Imprenditore										Società cooperativa esclusa società cooperativa sociale	Altre forme societarie	Totale
	individuale, libero professionista e lavoratore autonomo	Società in nome collettivo	Società in accomandita semplice	Società per azioni, società in accomandita per azioni	Società a responsabilità limitata								
B: estrazione di minerali da cave e miniere	3	10	4	6	120	2	2	147					
C: attività manifatturiere	8.607	1.990	985	247	7.823	390	186	20.228					
D: fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	28	9	19	64	673	3	17	813					
E: fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	96	34	27	36	517	30	71	811					
F: costruzioni	18.900	1.788	1.093	236	18.409	1.078	611	42.115					
G: commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	57.925	5.799	5.652	298	28.184	490	281	98.629					
H: trasporto e magazzinaggio	7.260	440	287	93	3.473	1.383	279	13.215					
I: attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	12.395	2.792	2.749	52	14.568	397	163	33.116					
J: servizi di informazione e comunicazione	5.322	233	674	221	8.228	362	176	15.216					
K: attività finanziarie e assicurative	7.334	285	475	318	2.235	73	98	10.818					
L: attività immobiliari	4.105	1.103	1.933	286	15.792	51	141	23.411					
M: attività professionali, scientifiche e tecniche	73.065	272	727	274	9.455	348	2.953	87.094					
N: noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	10.536	430	782	124	8.580	1.205	695	22.352					
P: istruzione	1.728	108	183	8	1.420	85	161	3.693					
Q: sanità e assistenza sociale	36.817	151	288	47	2.289	104	1.459	41.155					
R: attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	7.246	159	225	32	2.893	103	86	10.744					
S: altre attività di servizi	14.499	1.319	817	23	3.627	234	206	20.725					
Totale	265.866	16.922	16.920	2.365	128.286	6.338	7.585	444.282					

Fonte: Istat - Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA)

**Tavola 15. Innovazione nelle imprese. Anno 2018**

Indicatori	Totale imprese	Imprese con attività innovative (Manuale di Oslo, 2018)	Imprese senza attività innovative (Manuale di Oslo, 2018)	Imprese che hanno introdotta innovazioni di prodotto/processo (Manuale di Oslo, 2018)	Spesa per innovazione (in migliaia di euro)	Spesa per innovazione per addetto (in migliaia di euro)	Imprese con accordi di cooperazione per l'innovazione
Lazio	11.696	5.981	5.715	5.239	7.307.464	11	1.288
Centro	32.693	17.060	15.633	15.066	10.498.039	9	3.454
ITALIA	164.298	91.581	72.717	81.652	45.510.296	9	19.754

Fonte: Istat – Censimento permanente delle imprese, Innovazione e piattaforme digitali

Tavola 16. Regional Innovation Scoreboard 2019

	Data	Normalised score	Relative to	
			IT	EU
Tertiary education	30,1	0,284	125	62
Lifelong learning	9	0,254	115	82
International Scientific co-publications	1.280	0,638	121	111
Most-cited scientific publications	0,096	0,468	93	86
R&D expenditures public sector	0,98	0,696	147	122
R&D Expenditures business sector	0,67	0,406	89	69
Non-R&D innovation expenditures	±	0,408	±	±
Product/process innovations	±	0,529	±	±
Marketing/org. innovations	±	0,484	±	±
SMEs innovating in-house	±	0,540	±	±
Innovative SMEs collaborating	±	0,196	±	±
Public-private co-publications	29,6	0,347	115	85
PCT patent applications	1,95	0,175	58	41

	IT14	IT	EU28
Share Of employment in:			
Agriculture & Mining (A-B)	1.8	3.9	4.6
Manufacturing (C)	10.6	18.4	15.4
Utilities & Construction (D-F)	9.2	7.9	8.2
Services (G-N)	72.0	64.3	64.1
Public administration (O-U)	6.5	5.7	7.0
Average employed persons	4,2	3,7	5,5
GDP per capita, 2017	33.200	28.900	30.000
GDP per capita growth 2013- 2017	1,73	2,29	2,86
Population density, 2017	348	203	118
Urbanisation, 2018	83,9	79,7	76
Population size, 2018 (000s)	5.900	60.480	512.380



Trademark applications	5,18	0,364	80	81
Design applications	1,46	0,274	50	56
Employment MHT manuf./KIS services	16,2	0,538	106	107
Sales new-to market/firm innovations	±	0,664	±	±
Average score	--	0,427	--	--
Country EIS-RIS correction factor	--	0,845	--	--
Regional Innovation Index 2019	--	0,361	--	--
RII 2019 (same year)	--	--	95,2	74,3
RII 2019 (cf. To EU 2011)	--	--	--	77,8
Regional Innovation Index 2011	--	0,354	--	--
RII 2011 (same year)	--	--	103,2	76,4
RII - Change between 2011 and 2019	--	1,4	--	--

Fonte: European Commission

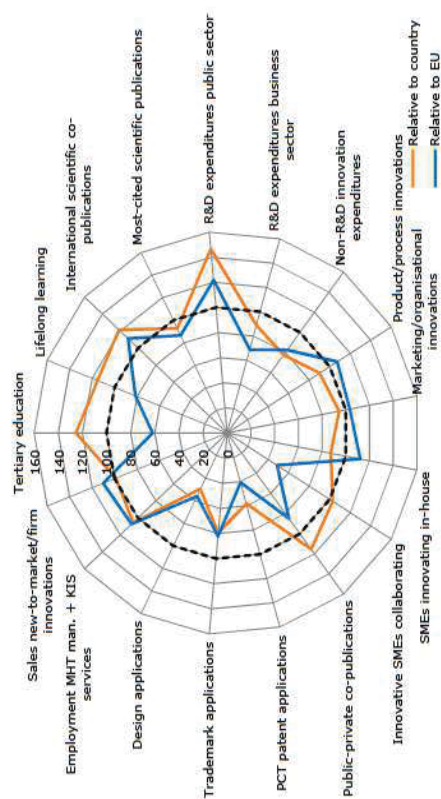




Tavola 17: Attività nell'ambito di propri progetti di innovazione. Anno 2018

	Attività di ricerca e sviluppo svolta all'interno dell'impresa	Acquisizione di servizi di ricerca e sviluppo	Formazione del personale sulle innovazioni adottate e/o previste	Progettazione tecnica ed estetica (design)	Acquisizione di licenze e brevetti	Acquisizione o sviluppo di software, database e servizi per l'analisi dei dati	Acquisizione di hardware informatici, apparati di rete e di telecomunicazioni	Acquisizione di macchinari, attrezzature e impianti per le innovazioni adottate o previste	Marketing per il lancio di nuovi beni e/o servizi	Altra attività	Tutte le voci
Lazio	8.444	3.036	9.772	4.408	2.972	9.983	10.884	12.084	7.363	4.476	31.954
Centro	21.033	7.139	23.376	11.248	6.515	24.050	25.829	29.871	17.625	10.443	78.321
ITALIA	99.351	33.903	122.706	55.937	30.771	126.012	135.854	155.922	91.279	48.519	397.231

Fonte: Istat – Censimento permanente delle imprese, Innovazione e piattaforme digitali

Tavola 18. Piattaforme digitali che l'impresa ha utilizzato per vendere beni e/o fornire servizi. Anno 2018

	Piattaforme di intermediazione commerciale multi-settore (amazon, ebay, etsy, ecc.)	Piattaforme di intermediazione commerciale specializzate in elettronica e settori assimilati (eprice, pixmania, ecc.)	Piattaforme di intermediazione commerciale specializzate in casalinghi e abbigliamento (westwing, zalando, yoox, ecc.)	Piattaforme di locazione immobiliare a breve termine e/o per servizi turistici (airbnb, booking, expedia, ecc.)	Piattaforme di servizi di trasporto, incluso trasporto aereo (volagratis, skyscanner, ecc.)	Piattaforme per consegne di pasti a domicilio (deliveroo, just eat, uber eats, ecc.)	Piattaforme per consegne di prodotti vari a domicilio (glovo, take my things, ecc.)	Piattaforme per servizi tecnici e professionali (prontopro, fazland, ecc.)	Altre piattaforme digitali di intermediazione	Tutte le voci
Lazio	3.108	349	163	2.167	137	1.746	164	1.064	15	8.513
Centro	7.734	868	946	5.891	221	3.485	392	2.355	61	21.157
ITALIA	39.583	3.540	5.015	27.840	1.127	12.016	2.223	11.659	493	99.814

Fonte: Istat – Censimento permanente delle imprese, Innovazione e piattaforme digitali



Tavola 19: Addetti nei settori ad alta intensità di conoscenza e incidenza sul valore aggiunto

	2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	Addetti (n.)	%	Addetti (n.)	%	Addetti (n.)	%	Addetti (n.)	%	Addetti (n.)	%	Addetti (n.)	%
Lazio	393.330	15,4	381.471	16,1	378.481	16,2	388.401	17,4	400.370	16,7	406.891	16,9
Centro	673.843	10,4	662.141	10,7	659.870	10,6	674.909	11,0	697.320	10,9	715.656	10,8
ITALIA	2.869.567	8,3	2.837.112	8,3	2.851.340	8,4	2.918.645	8,5	3.012.132	8,4	3.111.519	8,4

Fonte: elaborazione su dati Istat

Tavola 20: Consumi energetici dell'industria e incidenza sul valore aggiunto

	2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018	
	Consumi (GWh)	%	Consumi (GWh)	%	Consumi (GWh)	%	Consumi (GWh)	%	Consumi (GWh)	%	Consumi (GWh)	%	Consumi (GWh)	%	Consumi (GWh)	%	Consumi (GWh)	%
Lazio	4.829,7	19,5	4.808,3	19,7	4.425,1	17,4	4.101,3	17,3	3.939,8	16,8	4.000,8	17,9	3.951,1	16,5	4.087,9	17,0	4.036,4	16,0
Centro	20.195,3	30,8	20.051,7	30,9	18.582,8	28,7	17.648,3	28,4	16.731,6	26,8	16.770,2	27,3	16.540,8	25,8	16.955,9	25,7	17.058,3	25,0
ITALIA	138.439,3	39,3	140.039,6	39,1	130.800,9	37,7	124.870,8	36,6	122.505,0	36,2	122.362,3	35,4	122.738,0	34,1	125.524,6	33,9	126.432,2	33,4

Fonte: elaborazione su dati Istat

Tavola 21: Consumi energetici e incidenza per unità di lavoro. Anni 2012-2016

	2012		2013		2014		2015		2016	
	Consumi energetici lordi	%	Consumi energetici lordi	%	Consumi energetici lordi	%	Consumi energetici lordi	%	Consumi energetici lordi	%
Lazio	11.444,9	4,6	10.402,2	4,2	10.173,5	4,1	10.515,4	4,2	10.437,0	4,1
Centro	25.045,8	5,0	23.612,6	4,8	22.626,4	4,5	23.169,5	4,6	22.887,0	4,5
ITALIA	127.051,7	5,3	123.855,7	5,3	118.595,1	5,1	121.068,2	5,2	120.437,0	5,1

Fonte: elaborazione dati Istat

**Tavola 22: Numero di siti di organizzazioni con certificazione ISO 14001**

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Lazio	673	636	923	946	1.152	1.152	1.382	1.430	1.466	1.333	1.552
Centro	2.354	2.246	2.861	2.918	3.144	3.132	3.553	3.588	3.851	3.920	4.335
ITALIA	12.954	12.600	15.048	15.292	16.304	15.917	16.982	17.657	18.587	19.267	20.669

Fonte: Istat

Tavola 23: Punti di forza della capacità competitiva. Anno 2018

	Prezzi dei prodotti e/o servizi	Qualità dei prodotti e/o servizi	Capacità di adeguare rapidamente i volumi di produzione al cambiamento della domanda	Estensione della rete distributiva	Offerta diversificata di prodotti e/o servizi	Introduzione di prodotti e/o servizi nuovi o migliorati	Localizzazione dell'impresa	Professionalità e competenza del personale	Altri punti di forza	Tutte le voci
Viterbo	208	410	71	32	108	74	99	270	54	610
Rieti	74	107	16	3	36	20	12	91	19	164
Roma	5.083	9.928	1.674	878	2.088	1.440	1.646	7.150	1.554	14.035
Latina	665	1.093	235	111	260	146	165	679	140	1.570
Frosinone	454	779	228	58	203	124	110	595	112	1.228
Lazio	6.483	12.316	2.224	1.081	2.694	1.804	2.032	8.785	1.878	17.607
Centro	15.566	31.934	6.910	2.366	7.913	5.014	4.692	21.194	4.163	43.555
ITALIA	74.245	157.364	36.930	11.785	42.694	26.785	21.600	102.356	19.710	212.396

Fonte: Istat – Censimento permanente delle imprese, Innovazione e piattaforme digitali



Tavola 24: Ostacoli alla capacità competitiva dell'impresa. Anno 2018

	Mancanza di risorse finanziarie	Difficoltà di reperire informazioni sul mercato di riferimento	Contesto socio-ambientale poco favorevole	Oneri amministrativi e burocratici	Carenza di infrastrutture	Mancanza di personale qualificato	Scarsità e/o mancanza di domanda	Difficoltà a reperire personale	Difficoltà a trovare fornitori	Mancato adeguamento tecnologico	Altri ostacoli	Nessun ostacolo	Tutte le voci
Viterbo	1.608	69	918	1.539	284	322	895	288	72	86	622	1.166	4.576
Rieti	585	68	521	609	148	114	357	89	12	35	242	403	1.696
Roma	24.020	1.913	13.033	23.237	2.608	4.599	12.474	5.338	999	1.875	11.467	14.350	65.890
Latina	2.957	410	2.192	3.408	584	730	1.868	851	113	134	1.327	2.499	9.431
Frosinone	2.120	164	1.851	1.907	534	340	1.508	402	132	265	1.318	1.472	7.003
Lazio	31.291	2.624	18.515	30.700	4.159	6.104	17.102	6.967	1.329	2.394	14.976	19.889	88.596
Centro	67.874	6.907	43.474	73.680	10.587	17.079	46.193	18.939	3.678	5.567	37.266	53.445	221.253
ITALIA	305.594	35.588	195.901	342.338	57.323	95.189	198.457	109.489	19.967	31.323	168.321	246.502	1.033.737

Fonte: Istat – Censimento permanente delle imprese, Innovazione e piattaforme digitali

Tavola 25: Regional Competitive Index 2019

	BASIC						EFFICIENCY			INNOVATION					
	GDP _PK _PPS INDEX avg 2015-17 (EU28=100)	INSTITUTIONS	MACROECONOMIC STABILITY	INFRASTRUCTURE	HEALTH	BASIC EDUCATION	HIGHER EDUCATION AND LLL	LABOR MARKET EFFICIENCY	MARKET SIZE	TECHNOLOGICAL READINESS	BUSINESS SOPHISTICATION	INNOVATION PILLAR	BASIC	EFFICIENCY	INNOVATION
Lazio	110,28	-1,44	-0,57	0,49	0,44	-0,39	-0,42	-0,60	0,35	-0,71	0,36	0,26	-0,30	-0,22	-0,03
ITALIA	94,09	-1,26	-0,57	-0,52	0,47	-0,39	-0,86	-0,79	-0,14	-0,86	-0,18	-0,48	-0,45	-0,60	-0,51

Fonte: European Commission

Tavola 26: *Import-Export (Euro) per categoria Ateco - Anni 2018-2019 (provvisorio)*

	2018		2019	
	Export	Import	Export	Import
A-prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca	306.042.497	659.054.540	317.927.557	667.026.969
B-prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere	41.721.537	458.288.935	51.812.234	255.281.558
C-prodotti delle attività manifatturiere	22.048.119.531	35.012.919.217	25.386.984.783	35.625.580.295
D-energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	0	897.093	5.267	3.484.167
E-prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento	67.379.463	28.780.922	57.030.796	22.797.600
J-prodotti delle attività dei servizi di informazione e comunicazione	45.773.754	85.022.113	28.742.945	71.135.495
M-prodotti delle attività professionali, scientifiche e tecniche	0	82.713	1.450	65.412
R-prodotti delle attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	41.994.704	24.723.596	42.707.528	17.240.307
S-prodotti delle altre attività di servizi	1.491.363	5.000	9.310	202.224
V-merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte, merci varie	516.823.196	131.249.595	715.025.156	163.353.414
Totale	23.069.346.045	36.401.023.724	26.600.247.026	36.826.167.441

Fonte: Regione Lazio, Lazio in numeri 2020

Tavola 27. *Esportazioni Gennaio-Dicembre 2018 e 2019*

	2018		2019		2018/2019 variazioni %
	milioni di euro	%	milioni di euro	%	
Lazio	23.069	5,0	26.600	5,6	15,3
Centro	75.977	16,3	85.655	18,0	12,7
ITALIA	465.325	100,0	475.848	100,0	2,3

Fonte: Istat – Statistiche del commercio estero



Tavola 28. Esportazioni per settore di attività economica. Gennaio-Dicembre 2019

Settori di attività economica	Quote (b)		Var. %	
	2018	2019	2019 - 2018	
A Prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca	4,5	4,7	3,9	
B Prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere	3,6	5,5	24,2	
C Prodotti delle attività manifatturiere	4,9	5,6	15,1	
CA Prodotti alimentari, bevande e tabacco	2,1	2,0	3,7	
CB Prodotti tessili e dell'abbigliamento, pelli e accessori	1,8	1,7	2,5	
13 Prodotti tessili	2,1	2,1	-6,9	
14 Articoli di abbigliamento (anche in pelle e in pelliccia)	1,8	1,9	13,1	
15 Articoli in pelle e simili	1,6	1,4	-3,5	
CC Legno e prodotti in legno; carta e stampa	4,4	4,5	-0,7	
16 Legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); articoli in paglia e materiali da intreccio	0,6	0,5	-21,4	
17+18 Carta e prodotti di carta; prodotti della stampa e della riproduzione di supporti registrati	5,4	5,6	..	
CD Coke e prodotti petroliferi raffinati	4,7	5,2	-2,2	
CE Sostanze e prodotti chimici	6,0	6,3	3,4	
CF Articoli farmaceutici, chimico medicinali e botanici	36,7	38,2	30,6	
CG Articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	2,3	2,2	-6,4	
22 Articoli in gomma	1,9	1,8	-5,2	
23 Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	3,0	2,8	-7,6	
CH Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti	2,3	3,0	29,3	
CI Computer, apparecchi elettronici e ottici	5,8	5,9	0,1	
CJ Apparecchi elettrici	2,8	2,8	-3,4	
CK Macchine ed apparecchi n.c.a.	1,1	1,1	4,1	

Fonte: Istat – Statistiche del commercio estero

Tavola 29. Multinazionali estere e italiane. Anno 2018

Fonte: Istat - Risultati economici delle imprese e delle multinazionali a livello territoriale



Tavola 30. Multinazionali italiane. Anno 2018

GRUPPI MULTINAZIONALI ITALIANI										
	Numero unità locali	Addetti	Dipendenti	Valore aggiunto (migliaia di euro)	Fatturato (migliaia di euro)	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro)	Valore aggiunto sul fatturato (valori percentuali)	Acquisti di beni e servizi sul fatturato (valori percentuali)	Retribuzione sul valore aggiunto (valori percentuali)	Retribuzione per dipendente (migliaia di euro)
Lazio	4.794	152.138	151.899	19.186.622	138.573.092	126,113	13,8	84,0	44,5	56,225
Centro	10.661	315.368	314.332	33.963.236	198.697.117	107,694	17,1	80,9	48,0	51,820
ITALIA	57.106	1.762.232	1.754.496	168.408.327	766.953.366	95,565	22,0	78,3	53,4	51,234

Fonte: Istat - Risultati economici delle imprese e delle multinazionali a livello territoriale

Tavola 31. Principali aggregati e indicatori economici per i Comuni identificati per la ZLS. Anno 2018

Denominazione Comune	Gruppo di Specializzazione produttiva prevalente del SL	Denominazione sistema locale	Numero unità locali	Addetti	Dipendenti	Valore aggiunto (migliaia di euro)	Fatturato (migliaia di euro)	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro)	Valore aggiunto sul fatturato (valori percentuali)	Acquisti di beni e servizi sul fatturato (valori percentuali)	Retribuzione sul valore aggiunto (valori percentuali)	Retribuzione per dipendente (migliaia di euro)
Allumiere	Urbano prevalentemente portuale	Civitavecchia	167	327	152	5.445	15.649	16,646	34,8	62,6	33,0	11,803
Civitavecchia	Urbano prevalentemente portuale	Civitavecchia	3.385	11.580	8.517	643.433	2.633.952	55,563	24,4	69,0	33,8	25,509
Santa Marinella	Urbano prevalentemente portuale	Civitavecchia	1.024	2.206	1.166	69.778	184.714	31,634	37,8	57,9	30,7	18,370
Tolfa	Urbano prevalentemente portuale	Civitavecchia	259	657	392	28.144	58.854	42,834	47,8	50,1	29,4	21,158
Anagni	Petrochimica e farmaceutica	Frosinone	1.518	8.650	7.329	531.335	2.587.773	61,429	20,5	81,2	40,6	29,399
Ceprano	Petrochimica e farmaceutica	Frosinone	554	1.657	1.161	77.889	263.457	47,008	29,6	61,9	37,9	25,456
Colleferro	Petrochimica e farmaceutica	Frosinone	1.684	6.430	4.951	315.295	1.192.372	49,038	26,4	73,1	40,7	25,917
Ferentino	Petrochimica e farmaceutica	Frosinone	1.334	6.113	4.908	294.842	924.706	48,231	31,9	74,1	46,6	27,968
Frosinone	Petrochimica e farmaceutica	Frosinone	5.514	21.287	16.696	1.072.046	3.983.239	50,362	26,9	74,7	41,3	26,541
Aprilia	Petrochimica e farmaceutica	Pomezia	4.309	20.395	16.530	1.121.101	4.193.028	54,970	26,7	62,2	41,0	27,839
Pomezia	Petrochimica e farmaceutica	Pomezia	4.720	33.493	29.791	1.983.480	6.409.242	59,220	30,9	73,8	44,5	29,608



Cassino	Mezzi di trasporto	Cassino	3.313	11.543	8.768	435.635	1.472.210	37.742	29,6	69,4	43,0	21,356
Cisterna di Latina	Petrochimica e farmaceutica	Latina	2.418	9.466	7.308	497.774	2.147.404	52.586	23,2	79,3	39,0	26,554
Latina	Petrochimica e farmaceutica	Latina	11.612	40.134	29.905	1.739.837	5.694.189	43.351	30,6	71,8	39,4	22,899
Civita Castellana	Materiali da costruzione	Civita Castellana	1.455	4.440	3.001	176.064	508.438	39.650	34,6	65,0	42,3	24,839
Fiano Romano	Urbano ad alta specializzazione	Roma	1.250	5.893	4.887	356.202	1.669.992	60.441	21,3	80,9	34,7	25,268
Fiumicino	Urbano ad alta specializzazione	Roma	4.599	36.999	33.094	2.450.473	8.273.717	66.231	29,6	61,7	41,7	30,889
Formello	Urbano ad alta specializzazione	Roma	1.257	3.829	2.794	229.649	589.647	59.975	38,9	59,1	40,4	33,238
Guidonia Mont.	Urbano ad alta specializzazione	Roma	4.871	15.123	10.753	560.699	3.053.648	37.077	18,4	83,0	45,7	23,845
Monterotondo	Urbano ad alta specializzazione	Roma	3.081	10.233	7.412	339.751	1.487.470	33.202	22,8	74,8	44,6	20,461
Roma	Urbano ad alta specializzazione	Roma	273.815	995.381	766.888	58.409.868	318.365.633	58.681	18,3	78,4	36,7	27,950
Fondi	Urbano non specializzato	Fondi	3.137	8.406	5.097	242.515	1.224.851	28.850	19,8	78,1	40,2	19,115
Formia	Urbano non specializzato	Formia	2.805	7.435	4.686	227.282	746.586	30.569	30,4	66,8	38,8	18,814
Gaeta	Materiali da costruzione	Gaeta	1.425	4.019	2.527	146.888	613.788	36.547	23,9	61,7	34,7	20,149
Orte	Urbano non specializzato	Viterbo	582	1.453	891	68.776	200.833	47.325	34,2	64,1	31,8	24,533
Viterbo	Urbano non specializzato	Viterbo	6.538	18.741	12.528	646.657	2.778.984	34.506	23,3	74,8	38,1	19,649
Pontinia	Agro-alimentare	Sabaudia	850	2.948	2.093	99.173	462.491	33.638	21,4	74,1	44,0	20,852
Rieti	Urbano non specializzato	Rieti	3.843	10.417	6.897	358.302	1.233.321	34.395	29,1	71,0	39,1	20,324
Tarquinia	Non specializzato	Tarquinia	1.128	3.279	2.079	107.553	340.627	32.797	31,6	75,0	37,1	19,193

Fonte: Istat - Risultati economici delle imprese e delle multinazionali a livello territoriale

Tavola 32. Settore Industria - Principali aggregati per i Comuni identificati per la ZLS. Anno 2018

Denominazione Comune	Gruppo di Specializzazione produttiva prevalente del SL	Denominazione Sistema Locale	Numero unità locali	Addetti	Dipendenti	Valore aggiunto (migliaia di euro)	Fatturato (migliaia di euro)	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro)	Valore aggiunto sul fatturato (valori percentuali)	Acquisti di beni e servizi sul fatturato (valori percentuali)	Retribuzione sul valore aggiunto (valori percentuali)	Retribuzione per dipendente (migliaia di euro)



Allumiere	Urbano prevalente portuale	Civitavecchia	36	67	29	1.119	2.562	16.800	43,7	53,7	38,7	14,911
Civitavecchia	Urbano prevalente portuale	Civitavecchia	413	2.087	1.736	311.756	1.638.459	149.396	19,0	72,9	20,6	37,065
Santa Marinella	Urbano prevalente portuale	Civitavecchia	183	328	155	17.755	30.603	54.123	58,0	44,0	23,3	26,715
Tofia	Urbano prevalente portuale	Civitavecchia	93	260	164	18.410	30.812	70.796	59,7	41,1	23,2	26,150
Anagni	Petrochimica e farmaceutica	Frosinone	351	4.426	4.168	382.196	1.371.569	86.350	27,9	74,4	37,6	34,444
Ceprano	Petrochimica e farmaceutica	Frosinone	106	725	655	53.777	178.129	74.205	30,2	59,7	38,9	31,938
Colferro	Petrochimica e farmaceutica	Frosinone	255	2.525	2.332	186.909	753.194	74.028	24,8	75,3	40,4	32,373
Ferentino	Petrochimica e farmaceutica	Frosinone	284	2.776	2.533	175.232	511.069	63.119	34,3	72,3	48,4	33,513
Frosinone	Petrochimica e farmaceutica	Frosinone	806	6.875	6.354	535.780	1.835.927	77.936	29,2	76,0	41,9	35,320
Aprilia	Petrochimica e farmaceutica	Pomezia	1.031	7.937	7.050	710.858	2.634.294	89.561	27,0	57,6	36,5	36,783
Pomezia	Petrochimica e farmaceutica	Pomezia	987	9.987	9.322	934.392	2.944.554	93.563	31,7	69,1	39,7	39,770
Cassino	Mezzi di trasporto	Cassino	465	3.175	2.871	143.797	687.756	45.285	20,9	81,3	54,5	27,308
Cisterna di Latina	Petrochimica e farmaceutica	Latina	574	4.381	3.926	357.184	1.307.693	81.532	27,3	81,0	35,7	32,465
Latina	Petrochimica e farmaceutica	Latina	1.775	10.724	9.353	846.000	2.497.885	78.888	33,9	75,4	35,9	32,473
Civita Castellana	Materiali da costruzione	Civita Castellana	292	1.810	1.529	90.579	244.984	50.045	37,0	64,5	47,5	28,133
Fiano Romano	Urbano ad alta specializzazione	Roma	238	972	792	53.356	197.744	54.904	27,0	72,2	40,3	27,168
Fiumicino	Urbano ad alta specializzazione	Roma	726	2.569	1.980	124.496	383.609	48.456	32,5	65,0	50,6	31,817
Formello	Urbano ad alta specializzazione	Roma	209	516	355	19.183	60.031	37.171	32,0	63,7	43,2	23,334
Guidonia Mont.	Urbano ad alta specializzazione	Roma	964	3.744	2.952	209.415	587.439	55.936	35,6	58,8	46,9	33,307
Monterotondo	Urbano ad alta specializzazione	Roma	627	1.907	1.363	90.539	249.117	47.466	36,3	62,1	37,7	25,009
Roma	Urbano ad alta specializzazione	Roma	30.320	127.308	105.997	11.828.888	102.304.354	92.915	11,6	82,2	31,5	35,195
Fondi	Urbano non specializzato	Fondi	518	1.389	843	40.641	117.242	29.254	34,7	61,6	44,4	21,440
Formia	Urbano non specializzato	Formia	406	1.276	875	59.805	132.885	46.869	45,0	57,2	36,1	24,650



Gaeta	Materiali da costruzione	Gaeta	176	843	694	63.761	351.384	75.680	18,1	61,3	30,5	28,013
Orte	Urbano non specializzato	Viterbo	103	304	214	11.967	33.745	39.356	35,5	59,5	45,4	25,392
Viterbo	Urbano non specializzato	Viterbo	1.034	3.358	2.374	173.512	583.720	51.664	29,7	71,2	33,9	24,810
Pontinia	Agro-alimentare	Sabaudia	183	1.316	1.144	59.559	277.676	45.244	21,4	73,2	46,5	24,214
Rieti	Urbano non specializzato	Rieti	598	2.398	1.908	132.681	561.365	55.335	23,6	79,6	38,4	26,667
Tarquinia	Non specializzato	Tarquinia	213	695	482	30.269	91.582	43.523	33,1	97,0	39,0	24,497

Fonte: Istat - Risultati economici delle imprese e delle multinazionali a livello territoriale

Tavola 33. Settore Servizi - Principali aggregati per i Comuni identificati per la ZLS, Anno 2018

Denominazione Comune	Gruppo di Specializzazione produttiva prevalente del SL	Denominazione Sistema Locale	Numero unità locali	Addetti	Dipendenti	Valore aggiunto (migliaia di euro)	Fatturato (migliaia di euro)	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro)	Valore aggiunto sul fatturato (valori percentuali)	Acquisti di beni e servizi sul fatturato (valori percentuali)	Retribuzione sul valore aggiunto (valori percentuali)	Retribuzione per dipendente (migliaia di euro)
Allumiere	Urbano prevalente portuale	Civitavecchia	131	260	123	4.325	13.088	16,606	33,0	64,3	31,5	11,070
Civitavecchia	Urbano prevalente portuale	Civitavecchia	2.972	9.494	6.781	331.676	995.493	34,937	33,3	62,5	46,1	22,551
Santa Marinella	Urbano prevalente portuale	Civitavecchia	841	1.878	1.011	52.022	154.111	27,705	33,8	60,7	33,2	17,093
Tolfa	Urbano prevalente portuale	Civitavecchia	166	397	228	9.734	28.042	24,519	34,7	60,0	41,2	17,575
Anagni	Petrochimica e farmaceutica	Frosinone	1.167	4.223	3.161	149.139	1.216.204	35,313	12,3	88,8	48,2	22,748
Ceprano	Petrochimica e farmaceutica	Frosinone	448	932	506	24.113	85.327	25,865	28,3	66,7	35,8	17,068
Colleferro	Petrochimica e farmaceutica	Frosinone	1.429	3.905	2.619	128.386	439.179	32,880	29,2	69,3	41,1	20,166
Ferentino	Petrochimica e farmaceutica	Frosinone	1.050	3.337	2.375	119.610	413.637	35,845	28,9	76,5	43,8	22,052
Frosinone	Petrochimica e farmaceutica	Frosinone	4.708	14.412	10.343	536.267	2.147.312	37,209	25,0	73,5	40,8	21,147
Aprilia	Petrochimica e farmaceutica	Pomezia	3.278	12.458	9.480	410.243	1.558.734	32,931	26,3	70,2	49,0	21,188
Pomezia	Petrochimica e farmaceutica	Pomezia	3.733	23.507	20.469	1.049.088	3.464.687	44,630	30,3	77,8	48,7	24,981
Cassino	Mezzi di trasporto	Cassino	2.848	8.367	5.897	291.838	784.454	34,879	37,2	59,0	37,3	18,458



Cisterna di Latina	Petrochimica e farmaceutica	Latina	1.844	5.085	3.382	140.590	839.711	27.648	16,7	76,6	47,4	19.694
Latina	Petrochimica e farmaceutica	Latina	9.837	29.410	20.552	893.836	3.196.304	30.392	28,0	69,0	42,6	18.542
Civita Castellana	Materiali da costruzione	Civita Castellana	1.163	2.630	1.472	85.485	263.453	32.498	32,4	65,5	36,9	21.417
Fiano Romano	Urbano ad alta specializzazione	Roma	1.012	4.922	4.095	302.846	1.472.249	61.534	20,6	82,1	33,7	24.900
Fiumicino	Urbano ad alta specializzazione	Roma	3.873	34.429	31.114	2.325.976	7.890.109	67.558	29,5	61,6	41,2	30.830
Formello	Urbano ad alta specializzazione	Roma	1.048	3.313	2.439	210.466	529.616	63.527	39,7	58,6	40,2	34.680
Guidonia Mont.	Urbano ad alta specializzazione	Roma	3.907	11.379	7.801	351.284	2.466.208	30.872	14,2	88,8	45,0	20.265
Monterotondo	Urbano ad alta specializzazione	Roma	2.454	8.325	6.049	249.211	1.238.352	29.934	20,1	77,4	47,2	19.436
Roma	Urbano ad alta specializzazione	Roma	243.495	868.073	660.891	46.580.979	216.061.279	53.660	21,6	76,6	38,0	26.788
Fondi	Urbano non specializzato	Fondi	2.619	7.017	4.254	201.874	1.107.609	28.770	18,2	79,8	39,3	18.654
Formia	Urbano non specializzato	Formia	2.399	6.159	3.811	167.477	613.700	27.192	27,3	68,8	39,8	17.474
Gaeta	Materiali da costruzione	Gaeta	1.249	3.177	1.833	83.126	262.405	26.168	31,7	62,3	37,9	17.170
Orte	Urbano non specializzato	Viterbo	479	1.149	677	56.809	167.088	49.434	34,0	65,1	28,9	24.262
Viterbo	Urbano non specializzato	Viterbo	5.504	15.382	10.153	473.145	2.195.264	30.760	21,6	75,7	39,6	18.442
Pontinia	Agro-alimentare	Sabaudia	667	1.632	950	39.615	184.815	24.276	21,4	75,5	40,3	16.804
Rieti	Urbano non specializzato	Rieti	3.245	8.020	4.989	225.621	671.957	28.134	33,6	63,9	39,6	17.898
Tarquinia	Non specializzato	Tarquinia	915	2.584	1.597	77.284	249.044	29.910	31,0	66,9	36,3	17.591

Fonte: Istat - Risultati economici delle imprese e delle multinazionali a livello territoriale

Tavola 34. Principali aggregati e indicatori economici dei sistemi locali interessati dalla ZLS- Anno 2018

Denominazione SL 2011	Numero unità locali	Addetti	Dipendenti	Valore aggiunto (migliaia di euro)	Fatturato (migliaia di euro)	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro)	Valore aggiunto sul fatturato (valori percentuali)	Acquisti di beni e servizi sul fatturato (valori percentuali)	Retribuzione sul valore aggiunto (valori percentuali)	Retribuzione per dipendente (migliaia di euro)
Civitavecchia	4.835	14.770	10.227	746.799	2.893.169	50.561	25,8	67,9	33,3	24,325
Frosinone	23.085	77.430	56.240	3.335.119	13.112.610	43.073	25,4	74,5	41,8	24,799
Pomezia	28.498	104.632	78.577	4.781.871	16.251.418	45.702	29,4	68,9	41,7	25,386



Cassino	8.574	31.309	23.650	1.204.533	5.388.724	38.472	22,4	78,2	44,8	22,814
Latina	16.741	57.441	42.429	2.469.210	8.730.799	42.987	28,3	73,8	40,2	23,374
Civita Castellana	4.573	12.947	8.342	497.385	1.543.969	38.416	32,2	66,1	39,4	23,512
Roma	328.395	1.161.216	881.761	65.475.453	345.230.622	56.385	19,0	77,8	37,0	27,504
Fondi	3.999	10.511	6.228	291.955	1.371.218	27.777	21,3	76,3	39,4	18,451
Formia	4.912	12.475	7.578	356.945	1.145.715	28.612	31,2	65,5	39,1	18,435
Gaeta	2.464	6.265	3.634	209.583	838.262	33.453	25,0	64,3	34,4	19,836
Viterbo	14.387	35.861	21.107	1.096.830	4.308.872	30.586	25,5	72,2	36,6	19,045
Sabaudia	3.504	10.722	7.260	340.080	1.418.778	31.717	24,0	74,9	43,3	20,299
Rieti	9.022	22.915	14.200	820.348	2.395.894	35.799	34,2	64,0	40,1	23,165
Tarquinia	1.193	3.392	2.117	109.810	348.743	32.374	31,5	74,9	36,8	19,088

Fonte: Istat - Risultati economici delle imprese e delle multinazionali a livello territoriale

Tavola 35. Principali aggregati e indicatori economici dei sistemi locali fuori ZLS, Anno 2018

Denominazione SL 2011	Numero unità locali	Addetti	Dipendenti	Valore aggiunto (migliaia di euro)	Fatturato (migliaia di euro)	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro)	Valore aggiunto sul fatturato (valori percentuali)	Acquisti di beni e servizi sul fatturato (valori percentuali)	Retribuzione sul valore aggiunto (valori percentuali)	Retribuzione per dipendente (migliaia di euro)
Acquapendente	1.449	3.276	1.652	78.665	263.670	24,011	29,8	67,0	34,7	16,522
Avezzano	8.010	23.845	16.174	911.596	2.940.990	38,231	31,0	67,9	41,9	23,619
Cascia	497	1.111	508	25.153	68.910	22,649	36,5	61,2	35,6	17,630
Montalto di Castro	1.598	4.060	2.352	122.325	438.021	30,131	27,9	68,1	38,3	19,916
Orvieto	3.306	10.101	6.467	369.980	1.157.416	36,630	32,0	64,6	36,7	21,024
Sora	6.707	17.233	10.813	557.785	2.223.937	32,367	25,1	74,2	39,0	20,112
Terni	13.174	45.155	31.379	1.972.728	7.788.415	43,688	25,3	72,8	37,5	23,556
Terracina	3.761	9.807	5.988	279.628	1.007.119	28,513	27,8	68,8	35,4	16,552

Fonte: Istat - Risultati economici delle imprese e delle multinazionali a livello territoriale



Tavola 36. Settore Industria - Principali aggregati e indicatori economici dei sistemi locali interessati dalla ZLS. Anno 2018

Denominazione SL 2011	Numero unità locali	Addetti	Dipendenti	Valore aggiunto (migliaia di euro)	Fatturato (migliaia di euro)	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro)	Valore aggiunto sul fatturato (valori percentuali)	Acquisti di beni e servizi sul fatturato (valori percentuali)	Retribuzione sul valore aggiunto (valori percentuali)	Retribuzione per dipendente (migliaia di euro)
Civitavecchia	725	2.742	2.084	349.041	1.702.435	127,317	20,5	71,8	21,0	35,130
Frosinone	4.962	28.829	24.607	1.807.743	6.126.830	62,707	29,5	73,4	42,1	30,911
Pomezia	5.852	30.599	25.602	2.223.424	7.407.097	72,664	30,0	64,6	39,2	34,021
Cassino	1.512	12.793	11.638	621.106	3.554.605	48,549	17,5	84,9	49,0	26,172
Latina	2.986	18.364	15.962	1.321.846	4.226.880	71,980	31,3	76,8	38,0	31,454
Civita Castellana	1.097	5.349	4.246	280.350	784.435	52,413	35,7	63,6	41,7	27,564
Roma	41.274	157.901	126.780	13.222.049	106.145.483	83,736	12,5	81,5	32,4	33,806
Fondi	719	1.888	1.109	55.607	158.612	29,451	35,1	61,4	42,7	21,396
Formia	756	2.419	1.687	94.749	228.510	39,176	41,5	55,8	40,8	22,934
Gaeta	368	1.331	987	79.522	388.657	59,763	20,5	61,8	33,2	26,754
Viterbo	2.886	7.582	4.545	299.000	919.201	39,436	32,5	67,0	35,1	23,116
Sabaudia	781	3.861	3.173	164.551	633.686	42,615	26,0	68,3	46,8	24,260
Rieti	2.015	6.188	4.249	318.972	1.030.738	51,549	30,9	69,0	37,4	28,081
Tarquinia	223	716	489	30.575	92.338	42,693	33,1	96,6	38,9	24,346

Fonte: Istat - Risultati economici delle imprese e delle multinazionali a livello territoriale

Tavola 37. Settore Industria - Principali aggregati e indicatori economici dei sistemi locali fuori ZLS. Anno 2018

Denominazione SL 2011	Numero unità locali	Addetti	Dipendenti	Valore aggiunto (migliaia di euro)	Fatturato (migliaia di euro)	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro)	Valore aggiunto sul fatturato (valori percentuali)	Acquisti di beni e servizi sul fatturato (valori percentuali)	Retribuzione sul valore aggiunto (valori percentuali)	Retribuzione per dipendente (migliaia di euro)
Acquapendente	354	940	539	27.885	96.501	29,661	28,9	69,0	39,0	20,193
Avezzano	1.554	7.765	6.305	385.225	1.145.899	49,612	33,6	66,9	47,6	29,107
Cascia	148	334	152	9.025	23.067	27,042	39,1	59,9	35,2	20,908



Montalto di Castro	376	1.415	1.002	56.018	213.967	39.603	26,2	68,5	42,1	23.539
Orvieto	724	3.033	2.217	152.912	387.928	50.419	39,4	60,3	33,9	23.402
Sora	1.483	6.480	5.148	278.544	880.834	42.982	31,6	69,1	43,0	23.254
Terni	2.523	15.394	12.784	1.061.508	4.346.712	68.955	24,4	81,5	35,4	29.404
Terracina	599	1.629	1.032	62.260	177.621	38.218	35,1	65,1	32,8	19.808

Fonte: Istat - Risultati economici delle imprese e delle multinazionali a livello territoriale

Tavola 38. Settore Servizi - Principali aggregati e indicatori economici dei sistemi locali interessati dalla ZLS. Anno 2018

Denominazione SL 2011	Numero unità locali	Addetti	Dipendenti	Valore aggiunto (migliaia di euro)	Fatturato (migliaia di euro)	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro)	Valore aggiunto sul fatturato (valori percentuali)	Acquisti di beni e servizi sul fatturato (valori percentuali)	Retribuzione sul valore aggiunto (valori percentuali)	Retribuzione per dipendente (migliaia di euro)
Civitavecchia	4.110	12.029	8.143	397.758	1.190.734	33,067	33,4	62,2	44,1	21,560
Frosinone	18.123	48.601	31.633	1.527.376	6.985.780	31,427	21,9	75,5	41,5	20,044
Pomezia	22.646	74.033	52.975	2.558.447	8.844.321	34,558	28,9	72,5	43,9	21,213
Cassino	7.062	18.516	12.012	583.427	1.834.119	31,509	31,8	65,3	40,3	19,561
Latina	13.755	39.077	26.466	1.147.364	4.503.919	29,361	25,5	70,9	42,7	18,500
Civita Castellana	3.476	7.599	4.096	217.035	759.534	28,563	28,6	68,6	36,4	19,311
Roma	287.121	1.003.315	754.981	52.253.404	239.085.138	52,081	21,9	76,1	38,2	26,446
Fondi	3.280	8.623	5.119	236.348	1.212.606	27,410	19,5	78,2	38,6	17,813
Formia	4.156	10.057	5.890	262.197	917.205	26,071	28,6	67,9	38,5	17,147
Gaeta	2.096	4.934	2.647	130.061	449.605	26,359	28,9	66,5	35,1	17,257
Viterbo	11.501	28.279	16.562	797.830	3.389.671	28,213	23,5	73,7	37,2	17,927
Sabaudia	2.723	6.861	4.087	175.530	785.093	25,583	22,4	80,2	40,1	17,223
Rieti	7.007	16.728	9.951	501.376	1.365.156	29,973	36,7	60,2	41,8	21,067
Tarquinia	970	2.676	1.628	79.234	256.404	29,612	30,9	67,1	36,0	17,509

Fonte: Istat - Risultati economici delle imprese e delle multinazionali a livello territoriale



Tavola 39. Settore Servizi - Principali aggregati e indicatori economici dei sistemi locali fuori ZLS. Anno 2018

Denominazione SL 2011	Numero unità locali	Addetti	Dipendenti	Valore aggiunto (migliaia di euro)	Fatturato (migliaia di euro)	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro)	Valore aggiunto sul fatturato (valori percentuali)	Acquisti di beni e servizi sul fatturato (valori percentuali)	Retribuzione sul valore aggiunto (valori percentuali)	Retribuzione per dipendente (migliaia di euro)
Acquapendente	349	777	356	16.128	45.843	20,762	35,2	61,9	35,8	16,231
Avezzano	2.582	7.068	4.249	217.068	769.488	30,713	28,2	66,7	38,7	19,783
Cascia	10.651	29.760	18.595	911.220	3.441.703	30,618	26,5	61,8	39,9	19,536
Montalto di Castro	1.095	2.336	1.113	50.780	167.169	21,738	30,4	65,9	32,3	14,744
Orvieto	1.222	2.645	1.350	66.307	224.054	25,066	29,6	67,6	35,1	17,227
Sora	3.162	8.178	4.955	217.369	829.498	26,579	26,2	69,6	36,2	15,873
Terni	5.224	10.753	5.665	279.240	1.343.103	25,969	20,8	77,5	35,0	17,256
Terracina	6.456	16.080	9.869	526.371	1.795.092	32,735	29,3	68,6	37,7	20,112

Fonte: Istat - Risultati economici delle imprese e delle multinazionali a livello territoriale

Tavola 40. Principali aggregati e indicatori economici dei comuni del sistema costiero regionale. Anno 2018

Denominazione Comune	Denominazione Sistema Locale	Gruppo di Specializzazione produttiva prevalente del SL	Numer o unità locali	Addetti	Dipendenti	Valore aggiunto (migliaia di euro)	Fatturato (migliaia di euro)	Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro)	Valore aggiunto sul fatturato (valori percentuali)	Acquisti di beni e servizi sul fatturato (valori percentuali)	Retribuzione sul valore aggiunto (valori percentuali)	Retribuzione per dipendente (migliaia di euro)
Canino	Montalto di Castro	Pelle e cuoio	371	769	390	18.652	73.891	24,244	25,2	72,4	37,3	17,816
Montalto di Castro	Montalto di Castro	Pelle e cuoio	692	2.002	1.259	71.189	263.537	35,557	27,0	67,6	38,3	21,677
Tarquinia	Tarquinia	Non specializzato	1.128	3.279	2.079	107.553	340.627	32,797	31,6	75,0	37,1	19,193
Tuscania	Viterbo	Urbano non specializzato	536	1.043	463	23.895	90.262	22,906	26,5	72,8	29,4	15,167
Civitavecchia	Civitavecchia	Urbano prevalente portuale	3.385	11.580	8.517	643.433	2.633.952	55,563	24,4	69,0	33,8	25,509
Santa Marinella	Civitavecchia	Urbano prevalente portuale	1.024	2.206	1.166	69.778	184.714	31,634	37,8	57,9	30,7	18,370
Tofia	Civitavecchia	Urbano prevalente portuale	259	657	392	28.144	58.854	42,834	47,8	50,1	29,4	21,158



Cerveteri	Roma	Urbano ad alta specializzazione	1.764	3.588	1.853	103.489	289.646	28.847	35,7	59,6	31,6	17,664
Ladispoli	Roma	Urbano ad alta specializzazione	2.104	5.005	2.933	131.479	444.109	26.269	29,6	65,7	37,0	16,586
Fiumicino	Roma	Urbano ad alta specializzazione	4.599	36.999	33.094	2.450.473	8.273.717	66.231	29,6	61,7	41,7	30,889
Roma	Roma	Urbano ad alta specializzazione	273.815	995.381	766.888	58.409.868	318.365.633	58.681	18,3	78,4	36,7	27,950
Pomezia	Pomezia	Petrochimica e farmaceutica	4.720	33.493	29.791	1.983.480	6.409.242	59.220	30,9	73,8	44,5	29,608
Ardea	Pomezia	Petrochimica e farmaceutica	2.025	4.663	2.771	147.623	592.247	31.656	24,9	71,7	38,1	20,324
Anzio	Pomezia	Petrochimica e farmaceutica	3.542	9.530	6.295	315.704	1.111.332	33.129	28,4	69,8	40,3	20,198
Nettuno	Pomezia	Petrochimica e farmaceutica	2.648	6.559	4.088	179.032	564.086	27.296	31,7	68,8	41,7	18,260
Latina	Latina	Petrochimica e farmaceutica	11.612	40.134	29.905	1.739.837	5.694.189	43.351	30,6	71,8	39,4	22,899
Sabaudia	Sabaudia	Agro-alimentare	1.192	4.250	3.117	137.952	551.668	32.463	25,0	77,8	45,2	20,000
San Felice Circeo	Terracina	A vocazione agricola	763	1.719	902	38.488	114.448	22.387	33,6	64,7	33,2	14,142
Terracina	Terracina	A vocazione agricola	2.998	8.088	5.085	241.140	892.671	29.815	27,0	69,4	35,8	16,980
Fondi	Fondi	Urbano non specializzato	3.137	8.406	5.097	242.515	1.224.851	28.850	19,8	78,1	40,2	19,115
Sperlonga	Fondi	Urbano non specializzato	308	866	495	19.113	50.616	22.063	37,8	54,2	36,4	14,079
Itri	Gaeta	Materiali da costruzione	695	1.529	769	45.280	177.464	29.621	25,5	72,5	33,2	19,513
Gaeta	Gaeta	Materiali da costruzione	1.425	4.019	2.527	146.888	613.788	36.547	23,9	61,7	34,7	20,149
Minturno	Formia	Urbano non specializzato	1.209	2.717	1.442	69.014	215.135	25.405	32,1	65,1	37,1	17,772
Formia	Formia	Urbano non specializzato	2.805	7.435	4.686	227.282	746.586	30.569	30,4	66,8	38,8	18,814
Santi Cosma e Damiano	Formia	Urbano non specializzato	378	937	574	23.109	77.578	24.651	29,8	62,9	43,3	17,410

Fonte: ISTAT - Risultati economici delle imprese e delle multinazionali a livello territoriale



Tavola 41: Tassi di crescita congiunturali del Pil. Anni 2016-2020

Elaborazioni su dati concatenati e destagionalizzati

TRIMESTRI	Valori concatenati anno di riferimento 2015	Variazioni percentuali congiunturali	Variazioni percentuali tendenziali
2016 - I	417.295	+0,3	+1,4
2016 - II	418.177	+0,2	+1,3
2016 - III	420.398	+0,5	+1,6
2016 - IV	421.593	+0,3	+1,3
2017 - I	423.895	+0,5	+1,6
2017 - II	425.609	+0,4	+1,8
2017 - III	427.336	+0,4	+1,7
2017 - IV	429.646	+0,5	+1,9
2018 - I	429.764	0,0	+1,4
2018 - II	430.276	+0,1	+1,1
2018 - III	430.064	0,0	+0,6
2018 - IV	430.426	+0,1	+0,2
2019 - I	431.251	+0,2	+0,3
2019 - II	432.106	+0,2	+0,4
2019 - III	432.287	0,0	+0,5
2019 - IV	430.725	-0,4	+0,1
2020 - I	406.907	-5,5	-5,6
2020 - II	353.832	-13,0	-18,1
2020 - III	410.326	+16,0	-5,1
2020 - IV	402.220	-2,0	-6,6

Fonte: Istat, Stima preliminare del Pil IV trimestre 2020

ALLEGATO 3 – Tabelle analisi di impatto**Calcolo quote per settore degli investimenti fissi lordi**

Quote per settore degli investimenti fissi lordi partendo dai dati ISTAT del 2018.

Dati di attività economica per branca di attività come da dati ISTAT (2018)

Branca di attività (NACE Rev2)	Milioni di Euro 2018
Totale attività economiche	33.206,60
Agricoltura, silvicoltura e pesca	358,2
Produzioni vegetali e animali, caccia e servizi connessi, silvicoltura	347
Pesca e acquicoltura	11,1
Attività estrattiva, attività manifatturiere, fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata, fornitura di acqua, reti fognarie, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento, costruzioni	5.643,10
Attività estrattiva, attività manifatturiere, fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata, fornitura di acqua, reti fognarie, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento	5.089,10
Industria estrattiva	178,9
Industria manifatturiera	2.630,30
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	368,8
Industrie tessili, confezione di articoli di abbigliamento e di articoli in pelle e simili	70,9
Industria del legno, della carta, editoria	146,6
Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio, fabbricazione di prodotti chimici e farmaceutici	1.019,30
Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche e altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	153,2
Attività metallurgiche e fabbricazione di prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature	143,4
Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica, fabbricazione di apparecchiature elettriche, fabbricazione di macchinari e apparecchiature n.c.a	212
Fabbricazione di mezzi di trasporto	417
Fabbricazione di mobili, altre industrie manifatturiere, riparazione e installazione di macchine e apparecchiature	99
Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	1.573,50
Fornitura di acqua, reti fognarie, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento	706,4
Costruzioni	554
Servizi	27.205,30
Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli, trasporti e magazzinaggio, servizi di alloggio e di ristorazione, servizi di informazione e comunicazione	10.018,50
Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli, trasporto e magazzinaggio, servizi di alloggio e di ristorazione	3.991,60
Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	1.315,00
Trasporti e magazzinaggio	2.364,00
Servizi di alloggio e di ristorazione	312,6
Servizi di informazione e comunicazione	6.027,00
Attività finanziarie e assicurative, attività immobiliari, attività professionali, scientifiche e tecniche, amministrazione e servizi di supporto	13.473,30
Attività finanziarie e assicurative	1.432,00

Attività immobiliari	7.964,00
Attività professionali, scientifiche e tecniche, amministrazione e servizi di supporto	4.077,20
Attività professionali, scientifiche e tecniche	2.518,20
Attività amministrative e di servizi di supporto	1.559,10
Amministrazione pubblica e difesa, assicurazione sociale obbligatoria, istruzione, sanità e assistenza sociale, attività artistiche, di intrattenimento e divertimento, riparazione di beni per la casa e altri servizi	3.713,50
Amministrazione pubblica e difesa, assicurazione sociale obbligatoria, istruzione, sanità e assistenza sociale	3.038,00
Amministrazione pubblica e difesa, assicurazione sociale obbligatoria	2.314,50
Istruzione	145,2
Sanità e assistenza sociale	578,4
Attività artistiche, di intrattenimento e divertimento, riparazione di beni per la casa e altri servizi	675,4
Attività artistiche, di intrattenimento e divertimento	560,3
Altre attività di servizi	115,2
Attività di famiglie e convivenze come datori di lavoro per personale domestico, produzione di beni e servizi indifferenziati per uso proprio da parte di famiglie e convivenze	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

La seguente tabella presenta le quote dei settori di interesse per la ZLS, che quindi saranno i settori nei quali gli impatti saranno considerati.

Quota di investimenti per branca proprietaria per i settori d'interesse

Settore	Quota
Pesca e acquicoltura	0,00033427
Industria estrattiva	0,00538748
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	0,01110623
Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica, fabbricazione di apparecchiature elettriche, fabbricazione di macchinari e apparecchiature n.c.a	0,00638427
Costruzioni	0,01668343
Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	0,03960056
Trasporti e magazzinaggio	0,07119067
Servizi di alloggio e di ristorazione	0,00941379
Attività finanziarie e assicurative	0,04312396
Attività professionali, scientifiche e tecniche	0,07583432
Amministrazione pubblica e difesa, assicurazione sociale obbligatoria	0,0697
Istruzione	0,00437262
Attività artistiche, di intrattenimento e divertimento	0,01687315
Altre attività di servizi	0,00346919
Totale	0,37347395

Impatto combinato con consumi esogeni o prezzi di acquisto**Impatto combinato con consumi esogeni e prezzi base, scenario conservativo**

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	1263,9	742,9	9	457	216,8	2,9
Diretto	1134,2	675,9	8,1	318,7	155,2	2
Indiretto	129,7	67	0,9	138,4	61,6	0,9
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto combinato con consumi esogeni e prezzi base, scenario conservativo, scomposizione a sette settori

	Output			Valore Aggiunto			Unità Lavoro		
	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto
Agricoltura, silvicoltura, pesca	2,2	1,5	0	1,3	0,9	0	0,1	0	0
Attività estrattiva	10,8	0,3	0	4,3	0,1	0	0	0	0
Industrie Manifatturiere	17,7	10,1	0	6,4	3,7	0	0,1	0,1	0
Utilities	17,3	7,9	0	9,5	4,6	0	0,1	0	0
Costruzioni	66,8	9,3	0	22,1	3,1	0	0,5	0,1	0
Servizi Market	796,6	94,9	0	477	50,7	0	5,4	0,7	0
Servizi non Market	222,7	5,7	0	155,4	3,9	0	2	0,1	0
TOTALE	1134,2	129,7	0	675,9	67	0	8,1	0,9	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto combinato con consumi esogeni e prezzi di acquisto, scenario conservativo

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	1256	739,8	9	453,6	215,5	2,8
Diretto	1127,8	673,5	8,1	316,5	154,4	1,9
Indiretto	128,3	66,3	0,9	137,1	61,1	0,9
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto combinato con consumi esogeni e prezzi di acquisto, scenario conservativo, scomposizione a sette settori

	Output			Valore Aggiunto			Unità Lavoro		
	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto
Agricoltura, silvicoltura, pesca	2,2	1,5	0	1,3	0,9	0	0,1	0	0
Attività estrattiva	10,8	0,3	0	4,3	0,1	0	0	0	0
Industrie Manifatturiere	16,6	9,9	0	5,9	3,6	0	0,1	0,1	0
Utilities	17,2	7,8	0	9,5	4,6	0	0,1	0	0
Costruzioni	61,1	8,9	0	20,2	3	0	0,4	0,1	0
Servizi Market	797,4	94,1	0	477,1	50,3	0	5,4	0,7	0
Servizi non Market	222,6	5,7	0	155,3	3,8	0	2	0,1	0
TOTALE	1127,8	128,3	0	673,5	66,3	0	8,1	0,9	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto combinato con consumi endogeni e prezzi di acquisto, scenario conservativo

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	1466,8	866,5	10,8	615,3	292,2	4
Diretto	1127,8	673,5	8,1	316,5	154,4	1,9
Indiretto	128,3	66,3	0,9	137,1	61,1	0,9
Indotto	210,8	126,7	1,8	161,7	76,7	1,2

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto combinato con consumi endogeni e prezzi di acquisto, scenario conservativo, scomposizione a sette settori

	Output			Valore Aggiunto			Unità Lavoro		
	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto
Agricoltura, silvicoltura, pesca	2,2	1,5	2,8	1,3	0,9	1,7	0,1	0	0,1
Attività estrattiva	10,8	0,3	0,3	4,3	0,1	0,1	0	0	0
Industrie Manifatturiere	16,6	9,9	7,3	5,9	3,6	2,5	0,1	0,1	0
Utilities	17,2	7,8	10,9	9,5	4,6	6,5	0,1	0	0
Costruzioni	61,1	8,9	5,5	20,2	3	1,8	0,4	0,1	0
Servizi Market	797,4	94,1	171,1	477,1	50,3	105,4	5,4	0,7	1,5
Servizi non Market	222,6	5,7	12,9	155,3	3,8	8,7	2	0,1	0,2
TOTALE	1127,8	128,3	210,8	673,5	66,3	126,7	8,1	0,9	1,8

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto combinato con consumi esogeni e prezzi base, scenario favorevole

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	3718	2170,6	26,3	1462,4	704,9	8,7
Diretto	3331,8	1971,1	23,5	1039,6	516,1	5,9
Indiretto	386,2	199,4	2,8	422,9	188,8	2,8
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto combinato con consumi esogeni e prezzi base, scenario favorevole, scomposizione a sette settori

	Output			Valore Aggiunto			Unità Lavoro		
	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto
Agricoltura, silvicoltura, pesca	5,7	4,4	0	3,4	2,7	0	0,1	0,1	0
Attività estrattiva	97	0,9	0	38,4	0,4	0	0,2	0	0
Industrie Manifatturiere	48,6	29,8	0	17,8	10,9	0	0,3	0,2	0
Utilities	51,3	23,5	0	28,2	13,7	0	0,2	0,1	0
Costruzioni	191,8	27,2	0	63,5	9	0	1,4	0,2	0
Servizi Market	2299,5	283,3	0	1374,7	151,2	0	15,7	2,1	0
Servizi non Market	638	17,1	0	445,1	11,5	0	5,6	0,2	0
TOTALE	3331,8	386,2	0	1971,1	199,4	0	23,5	2,8	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto combinato con consumi esogeni e prezzi di acquisto, scenario favorevole

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	3694,8	2161,3	26,1	1451,9	700,8	8,7
Diretto	3312,9	1963,9	23,4	1032,7	513,5	5,9
Indiretto	381,9	197,4	2,8	419,2	187,2	2,7
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto combinato con consumi esogeni e prezzi di acquisto, scenario favorevole, scomposizione a sette settori

	Output			Valore Aggiunto			Unità Lavoro		
	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto
Agricoltura, silvicoltura, pesca	5,7	4,4	0	3,4	2,6	0	0,1	0,1	0
Attività estrattiva	96,6	0,9	0	38,2	0,4	0	0,2	0	0
Industrie Manifatturiere	45,4	29,3	0	16,4	10,7	0	0,2	0,2	0
Utilities	51,2	23,3	0	28,1	13,6	0	0,2	0,1	0
Costruzioni	175,3	26,3	0	58,1	8,7	0	1,3	0,2	0
Servizi Market	2301,2	280,8	0	1374,8	149,9	0	15,7	2	0
Servizi non Market	637,6	16,9	0	444,8	11,4	0	5,6	0,2	0
TOTALE	3312,9	381,9	0	1963,9	197,4	0	23,4	2,8	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto combinato con consumi endogeni e prezzi di acquisto, scenario favorevole

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	4309,4	2530,7	31,3	1942,4	934,5	12,3
Diretto	3312,9	1963,9	23,4	1032,7	513,5	5,9
Indiretto	381,9	197,4	2,8	419,2	187,2	2,7
Indotto	614,5	369,4	5,2	490,5	233,7	3,6

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto combinato con consumi endogeni e prezzi di acquisto, scenario favorevole, scomposizione a sette settori

	Output			Valore Aggiunto			Unità Lavoro		
	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto
Agricoltura, silvicoltura, pesca	5,7	4,4	8,3	3,4	2,6	4,9	0,1	0,1	0,2
Attività estrattiva	96,6	0,9	0,8	38,2	0,4	0,3	0,2	0	0
Industrie Manifatturiere	45,4	29,3	21,3	16,4	10,7	7,3	0,2	0,2	0,1
Utilities	51,2	23,3	31,7	28,1	13,6	19,1	0,2	0,1	0,1
Costruzioni	175,3	26,3	16,1	58,1	8,7	5,3	1,3	0,2	0,1
Servizi Market	2301,2	280,8	498,8	1374,8	149,9	307,3	15,7	2	4,2
Servizi non Market	637,6	16,9	37,6	444,8	11,4	25,2	5,6	0,2	0,5
TOTALE	3312,9	381,9	614,5	1963,9	197,4	369,4	23,4	2,8	5,2

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatti disaggregati degli investimenti e casi specifico

Presentiamo l'impatto disaggregato di investimenti fissi lordi, FDI e fondo FESR. Inoltre, presentiamo i casi specifici dell'impatto della ZLS sull'*export* e sugli investimenti nelle aree dismesse della ZLS stessa.

Impatto potenziale della ZLS: la leva degli investimenti fissi lordi per ettaro

Impatto investimenti fissi per ettaro con consumo esogeno e prezzi base, scenario conservativo

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	180,1	104,4	1,3	80,2	38,4	0,5
Diretto	161,1	94,6	1,1	58	28,5	0,3
Indiretto	19	9,8	0,1	22,2	9,9	0,1
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto investimenti fissi per ettaro con consumo esogeno e prezzi di acquisto, scenario conservativo

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	179	104	1,3	79,7	38,2	0,5
Diretto	160,2	94,3	1,1	57,6	28,4	0,3
Indiretto	18,8	9,7	0,1	22	9,8	0,1
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto investimenti fissi per ettaro con consumo endogeno e prezzi base, scenario conservativo

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	209,7	122,2	1,5	105,2	50,4	0,6
Diretto	161,1	94,6	1,1	58	28,5	0,3
Indiretto	19	9,8	0,1	22,2	9,9	0,1
Indotto	29,7	17,8	0,3	25	12	0,2

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto investimenti fissi per ettaro con consumo endogeno e prezzi di acquisto, scenario conservativo

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	208,5	121,7	1,5	104,5	50,1	0,6
Diretto	160,3	94,3	1,1	57,6	28,4	0,3
Indiretto	18,8	9,7	0,1	22	9,8	0,1
Indotto	29,5	17,7	0,3	24,9	11,9	0,2

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto investimenti fissi per ettaro con consumo esogeno e prezzi base, scenario favorevole

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	2250,8	1305,1	15,7	1002,4	480,2	5,7
Diretto	2013,8	1182,7	14	725	356,2	3,9
Indiretto	237	122,4	1,7	277,4	124	1,8
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto investimenti fissi per ettaro con consumo esogeno e prezzi di acquisto, scenario favorevole

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	2237	1299,5	15,6	995,7	477,5	5,7
Diretto	2002,5	1178,3	13,9	720,6	354,5	3,9
Indiretto	234,5	121,2	1,7	275,1	123	1,8
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto investimenti fissi per ettaro con consumo endogeno e prezzi base, scenario favorevole

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	2621,5	1527,8	18,9	1315,1	630	8,1
Diretto	2013,8	1182,7	14	725	356,2	3,9
Indiretto	237	122,4	1,7	277,4	123	1,8
Indotto	370,7	222,8	3,1	312,8	149,8	2,3

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto investimenti fissi per ettaro con consumo endogeno e prezzi di acquisto, scenario favorevole

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	2606	1521,3	18,8	1306,7	626,5	8,1
Diretto	2002,5	1178,3	13,9	720,6	354,5	3,9
Indiretto	234,5	121,2	1,7	275,1	123	1,8
Indotto	369	221,8	3,1	311	149	2,3

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto dell'implementazione del FESR con consumo esogeno e prezzi base

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	108,8	64,2	0,8	34,1	16,7	0,2
Diretto	97,7	58,5	0,7	23,3	11,9	0,1
Indiretto	11,7	5,7	0,1	10,8	4,8	0,1
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto dell'implementazione del FESR con consumo esogeno e prezzi di acquisto

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	108,1	63,9	0,8	33,8	16,6	0,2
Diretto	97,2	58,3	0,7	23,1	11,8	0,1
Indiretto	10,9	5,7	0,1	10,7	4,8	0,1
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto dell'implementazione del FESR con consumo endogeno e prezzi base

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	127,1	75,2	0,9	47,5	23	0,3
Diretto	97,2	58,5	0,7	23,3	11,9	0,1
Indiretto	11,1	5,7	0,1	10,8	4,8	0,1
Indotto	18,3	11	0,2	13,4	6,3	0,1

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto dell'implementazione del FESR con consumo endogeno e prezzi di acquisto

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	126,3	74,9	0,9	47,1	22,8	0,3
Diretto	97,2	58,3	0,7	23,1	11,8	0,1
Indiretto	10,9	5,7	0,1	10,7	4,8	0,1
Indotto	18,2	10,9	0,2	13,3	6,3	0,1

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto degli FDI con consumo esogeno e prezzi base, scenario conservativo

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	970,3	572,4	7	304,3	148,6	2
Diretto	871,7	521,3	6,3	208	105,7	1,3
Indiretto	98,6	50,9	0,7	96,2	42,9	0,6
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto degli FDI con consumo esogeno e prezzi di acquisto, scenario conservativo

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	964,1	569,9	6,9	301,7	147,6	1,9
Diretto	866,6	519,5	6,2	206,4	105,2	1,3
Indiretto	97,5	50,4	0,7	95,3	42,5	0,6
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto degli FDI con consumo endogeno e prezzi base, scenario conservativo

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	1133,4	670,5	8,4	423,7	205	2,8
Diretto	871,7	521,4	6,3	208	105,7	1,3
Indiretto	98,6	50,9	0,7	96,2	42,9	0,6
Indotto	163,1	98,1	1,4	119,4	56,4	0,9

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto degli FDI con consumo endogeno e prezzi di acquisto, scenario conservativo

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	1126,5	667,5	8,3	420,4	203,7	2,8
Diretto	866,6	519,5	6,2	206,4	105,2	1,3
Indiretto	97,5	50,5	0,7	95,3	42,5	0,6
Indotto	162,3	97,6	1,4	118,7	56	0,9

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto degli FDI con consumo endogeno e prezzi di acquisto, scenario conservativo

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	1358,4	801,3	9,8	426	208	2,7
Diretto	1220,3	730	8,8	291,3	148	1,9
Indiretto	138,1	71,3	1	134,7	60	0,9
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto degli FDI con consumo esogeno e prezzi di acquisto, scenario favorevole

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	1349,8	797,9	9,7	422,4	206,7	2,7
Diretto	1212,3	727,3	8,7	289	147,2	1,9
Indiretto	136,5	70,6	1	133,4	59,5	0,9
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto degli FDI con consumo endogeno e prezzi base, scenario favorevole

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	1586,7	938,6	11,7	593,2	287	4
Diretto	1220,3	730	8,8	291,3	148	1,9
Indiretto	138,1	71,3	1	134,7	60	0,9
Indotto	228,3	137,3	1,9	167,2	78,9	1,2

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto degli FDI con consumo endogeno e prezzi di acquisto, scenario favorevole

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	1577,1	934,6	11,6	588,6	285,1	4
Diretto	1213,3	727,4	8,7	289	147,2	1,9
Indiretto	136,5	70,6	1	133,4	59,5	0,9
Indotto	227,3	136,7	1,9	166,2	78,5	1,2

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto potenziale della ZLS: la leva dell'export

Per la stima ex-ante degli impatti lo studio si è basato sui dati degli scambi internazionali per tipo di servizi¹⁴, rappresentati nella tabella che segue.

Come già specificato, le esportazioni sono state trattate indipendentemente per evitare un *double counting* degli investimenti.

Volumi export generate dagli attori dell'area della ZLS

Settori	Milioni di Euro 2019
Servizi alle imprese	12185
Informatica e comunicazioni	4123
Finanziari e assicurativi	944
Uso della proprietà intellettuale	892
Servizi professionali	2793
Ricerca e sviluppo	211
Altri servizi alle imprese	3222
Altri servizi	8556
Totale	20741

¹⁴ <https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/economie-regionali/2020/2020-0012/2012-Lazio.pdf>

La voce “Altri servizi” è stata scomposta in Viaggi, Servizi di riparazione e manutenzione, Servizi di costruzione, Servizi personali, Servizi culturali e ricreativi (dentro ha anche altri servizi), Servizi per il governo, Istruzione, basandoci sulla quota di valore aggiunto.

In maniera analoga, basandoci su dati ICE¹⁵, abbiamo i dati seguenti sull’esportazione di prodotti.

Volumi esportazione prodotti (milioni di €)

ATTIVITÀ ECONOMICHE	2019 (a)
Prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca	318
Prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere	52
Prodotti alimentari, bevande e tabacco	771
Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori	976
Prodotti tessili	204
Articoli di abbigliamento (anche in pelle e in pelliccia)	438
Articoli in pelle (escluso abbigliamento) e simili	333
Legno e prodotti in legno; carta e stampa	391
Coke e prodotti petroliferi raffinati	675
Sostanze e prodotti chimici	1.928
Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici	12.428
Articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	591
Articoli in gomma e materie plastiche	304
Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	287
Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti	1.507
Computer, apparecchi elettronici e ottici	906
Apparecchi elettrici	665
Macchinari ed apparecchi n.c.a.	931
Mezzi di trasporto	3.133
Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	1.473
Altri mezzi di trasporto	1.660
Prodotti delle altre attività manifatturiere	485
Mobili	150
Energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata e altri prodotti non compresi altrove(b)	844
Totale	26.600

Nella costruzione della tabella contenente i dati finali per le stime della capacità produttiva per area territoriale ai fini della determinazione della variazione dell’*export*, dobbiamo considerare che a Roma Città Metropolitana sono attribuibili circa il 40% delle esportazioni.

¹⁵ <http://www.regione.lazio.it/statistica/sites/default/files/2020-12/Lazio%20in%20numeri%202020.pdf>

Quindi la nostra tabella dei pesi per la stima di impatto è la seguente, al netto dell'area romana:

Pesi per la stima di impatto dell' <i>export</i>	
Settore	Valore
Pesca e acquicoltura	5,100766854
Industria estrattiva	31,48295054
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	468,3608945
Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica, fabbricazione di apparecchiature elettriche, fabbricazione di macchinari e apparecchiature n.c.a	550,5177249
Costruzioni	N/A
Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	N/A
Trasporti e magazzinaggio	N/A
Servizi di alloggio e di ristorazione	404,0775796
Attività finanziarie e assicurative	565,7086114
Attività professionali, scientifiche e tecniche	573,6078723
Amministrazione pubblica e difesa, assicurazione sociale obbligatoria	128,2110816
Istruzione	633,9219666
Attività artistiche, di intrattenimento e divertimento	226,2225899
Altre attività di servizi	339,16072
Totale	3926,372758

(Valori monetari in milioni di euro)

Considerando quindi un *export* totale di circa 4 miliardi di euro per l'area considerata nel 2019. Anche in questo caso lo studio si è basato su una serie di studi comparabili per determinare il livello di variazione stimabile in base alla realizzazione della ZLS del Tirreno Centro meridionale. La tabella che segue riporta le valutazioni di impatto usate come *benchmark*.

Valutazioni di impatto usate come benchmark per l'*export*

Documento	Regione	Stime e valori
Zone Economiche Speciali. Settori di intervento, aree produttive e poli logistici per una politica industriale nel Mezzogiorno di Elio Manti.	Puglia: sul versante lucano, gli impatti attesi riguardano: – l'aumento delle esportazioni dell'ordine del 15% a regime; – la sostituzione del 25% delle importazioni con merci prodotte o lavorate nella ZES.	<i>export</i> aumenta del 15%
	Campania: per ciò che concerne l' <i>export</i> via mare, che rappresenta il 54% di tutte le merci dirette all'estero, si stima nell'arco di sette anni un incremento di circa il 40%, pari a 1,5 miliardi di euro, che porta il valore dell' <i>export</i> marittimo riferito ai settori ZES da 3,5 miliardi di euro del 2016 a 4,9 miliardi di euro nel 2025.	<i>export</i> marittimo aumenta del 29%
	Sicilia: in tema di esportazioni la potenziale crescita nel triennio 2019- 2021 è stimata in 1,9 miliardi di euro, pari al 7,7% delle esportazioni cumulate del triennio 2016-2018. In termini ettoriali il 41,3% delle esportazioni potenziali si avrebbe nell'industria alimentare, il 26,2% nella chimica e il 15,8% nei materiali metalliferi	7,7% più <i>export</i>
Kox, et al 2004	La direttiva EC per la riduzione degli impedimenti nel commercio di servizi e impatto sull' <i>export</i>	Dal 30 al 60%

Gli studi e la letteratura presa in considerazione per stima indicano un impatto incrementale sull'*export* tra il 5% ed il 60%.

Impatto dell'*export* con consumi esogeni e prezzi base, scenario conservativo

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	288,8	143,7	1,9	46,4	19,2	0,3
Diretto	257,2	127,3	1,6	18,6	7,2	0,1
Indiretto	31,5	16,4	0,2	27,9	12	0,2
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto dell'*export* con consumi esogeni e prezzi di acquisto, scenario conservativo

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	289	144,1	1,9	46,2	19,1	0,3
Diretto	257,5	127,7	1,6	18,4	7,2	0,1
Indiretto	31,6	16,4	0,2	27,7	11,9	0,2
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto dell'*export* con consumi endogeni e prezzi base, scenario conservativo

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	332,5	170	2,2	71,2	30,5	0,5
Diretto	257,2	127,3	1,6	18,6	7,2	0,1
Indiretto	31,5	16,4	0,2	27,9	12	0,2
Indotto	43,7	26,3	0,4	24,8	11,3	0,2

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto dell'*export* con consumi endogeni e prezzi di acquisto, scenario conservativo

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	332,7	170,4	2,2	70,9	30,4	0,5
Diretto	257,5	127,7	1,6	18,4	7,2	0,1
Indiretto	31,6	16,4	0,2	27,7	11,9	0,2
Indotto	43,7	26,3	0,4	24,8	11,3	0,2

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto dell'*export* con consumi esogeni e prezzi, scenario favorevole

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	3465,3	1723,9	22,4	557,3	230,3	3,4
Diretto	3086,9	1527,5	19,6	222,7	86,7	1,3
Indiretto	378,3	196,5	2,8	334,6	143,6	2,1
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto dell'*export* con consumi esogeni e prezzi di acquisto, scenario favorevole

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	3468,4	1728,6	22,5	554	229,5	3,4
Diretto	3089,5	1531,9	19,8	221,2	86,4	1,3
Indiretto	378,9	196,8	2,8	332,8	143	2,1
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto dell'*export* con consumi endogeni e prezzi base, scenario favorevole

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	3989,9	2039,8	26,8	854,8	366,1	5,6
Diretto	3086,9	1527,5	19,6	222,7	86,7	1,3
Indiretto	378,3	196,5	2,8	334,6	143,6	2,1
Indotto	524,6	315,9	4,5	297,5	135,9	2,2

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto dell'*export* con consumi endogeni e prezzi di acquisto, scenario favorevole

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	3992,8	2044,5	27	851	365,1	5,6
Diretto	3086,5	1531,9	19,8	221,2	86,4	1,3
Indiretto	378,9	196,8	2,8	332,8	143	2,1
Indotto	524,5	315,8	4,5	297,1	135,6	2,1

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto potenziale della ZLS: la leva degli Investimenti nelle Aree Dismesse

Analogamente, considerando altresì l'impatto degli investimenti nelle aree dismesse, osserviamo che il piano industriale di Confindustria Venezia, Area Metropolitana di Venezia e Rovigo ha stimato che, in tali tipologie di aree si possono reperire 385 ettari dismessi o abbandonati¹⁶. Se inseriti in una ZES/ZLS, Confindustria Venezia stima che si potrebbero attivare in tre anni 2,4 miliardi di euro di investimenti creando 26.600 posti di lavoro, tra diretti e indiretti (1 ogni 320.00 euro di investimento). La stima è di circa 9 milioni di euro di investimento per ettaro di area dismessa nell'ipotesi di un indice di edificabilità del 70%. Tali valori sono il punto di partenza per la stima di

¹⁶ <https://www.confindustria.venezia.it/via-libera-alla-zona-logistica-semplificata-ecco-le-linee-guida/>

impatto della ZLS nel Lazio, ove sono stati individuati 247 ettari di area dismessa, e si possono ipotizzare 2223 milioni di euro di investimento totale. Si è deciso di non considerare l'investimento nelle aree dismesse nell'impatto combinato per evitare *double counting*.

Impatto investimenti nelle aree dismesse con consumo esogeno e prezzi base

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	927,2	547	6,7	290,4	141,8	1,9
Diretto	833	498,3	6	198,5	100,9	1,3
Indiretto	94,2	48,7	0,7	91,9	40,9	0,6
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto investimenti nelle aree dismesse con consumo esogeno e prezzi di acquisto

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	921,4	544,7	6,6	287,9	140,9	1,9
Diretto	828,2	496,5	6	197	100,3	1,3
Indiretto	93,2	48,2	0,7	91	40,6	0,6
Indotto	0	0	0	0	0	0

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto investimenti nelle aree dismesse con consumo endogeno e prezzi base

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	1083,1	640,8	8	404,5	195,7	2,7
Diretto	833	498,3	6	198,5	100,9	1,3
Indiretto	94,2	48,7	0,7	91,9	40,9	0,6
Indotto	155,9	93,7	1,3	114,1	53,9	0,8

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

Impatto investimenti nelle aree dismesse con consumo endogeno e prezzi di acquisto

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	1076,5	638	7,9	401,4	194,4	2,7
Diretto	828,2	496,5	6	197	100,3	1,3
Indiretto	93,2	48,2	0,7	91	40,6	0,6
Indotto	155,2	93,3	1,3	113,4	53,5	0,8

(Valori monetari in milioni di euro; Unità di lavoro in Posti a tempo pieno equivalenti)

ALLEGATO 4– Pareri da enti locali ed altri enti sulle attività funzionali del PSS

Indicazione degli eventuali pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, già rilasciati dagli enti locali e da tutti gli enti interessati con riguardo alle attività funzionali del piano strategico.

Sull'attuale infrastruttura portuale dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale (AdSP), che comprende i porti di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino sono presenti i seguenti pareri, intese ed atti di assenso già rilasciati a vari livelli dai diversi enti:

- Accordo Quadro del 26.06.2018, sottoscritto dall'Autorità di Sistema Portuale con il Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Sud Pontino, finalizzato a promuovere lo sviluppo delle attività produttive del comprensorio portuale di Gaeta, nell'ottica della leale collaborazione istituzionale, nell'ambito di specifici programmi, relativi alla "promozione dei collegamenti logistici ed intermodali tra il porto di Gaeta e l'area retro-portuale consortile, mediante il potenziamento del ramo ferroviario";
- Nell'ottica di migliorare le condizioni generali di accessibilità, l'Autorità di Sistema ha intrapreso un'interlocuzione con l'ASTRAL, il Comune di Formia ed il Comune di Pignataro Interamna al fine di risolvere alcune criticità che impediscono la movimentazione di carichi eccezionali da/per il porto di Gaeta e la rete autostradale relativamente a nuovi impianti eolici in progetto di realizzazione sulla dorsale appenninica (sud Lazio Molise) retrostante il porto di Gaeta;
- Accordo "Sviluppo e Sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria nel Porto di Civitavecchia" del 15.07.2020, firmatari Rete Ferroviaria Italiana, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale e la Regione Lazio, trasmesso in bozza al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e preventivamente condiviso con la società R.F.I. e la Regione Lazio che, oltre a disciplinare i reciproci impegni assunti dagli Enti sottoscrittori, prevede una divisione in fasi temporale degli interventi in linea con il più ampio sviluppo dell'accessibilità ferroviaria in porto;
- Protocollo di intesa sottoscritto in data 23.06.2011 tra l'Autorità di Sistema e l'Eni prevedente l'esigenza di procedere alla dismissione del pontile (attualmente ubicato nel centro cittadino di Porto Salvo) in altro sito più idoneo nell'ambito portuale;
- Programma di attuazione al "Piano di riassetto della Cantieristica" e del Piano regolatore portuale condiviso dall'Autorità di Sistema con il Consorzio per lo sviluppo industriale, volto a favorire lo sviluppo delle attività produttive del porto di Gaeta, al fine di dare esecuzione alle previsioni urbanistiche sancite dal vigente Piano regolatore generale del porto di Gaeta e dal "Piano di riassetto della area cantieristica – Peschiera Piaia", oltre che a valorizzare la zona retro-portuale di Gaeta. Con tale programma si consente una maggiore e più proficua utilizzazione dei beni demaniali, anche al fine di soddisfare le future esigenze produttive, sempre che compatibili con gli strumenti urbanistici vigenti;

- Protocollo di intesa per la promozione dell'economia del mare sottoscritto in data 5.12.2018 tra l'Autorità di Sistema, il Comune di Gaeta ed il Consorzio Industriale, al fine di favorire le politiche dell'accoglienza, con l'obiettivo di incrementare in modo strutturale l'offerta crocieristica del porto di Gaeta;
- Intesa Generale Quadro fra le Regioni Lazio ed Abruzzo ed il Governo nazionale, sottoscritta il 24.02.2016 e recepita dalla Regione Lazio con D.G.R. nr. 594 dell'11.10.2016, per definire il passaggio dei porti di Pescara ed Ortona all'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Tale passaggio consentirà di coordinare meglio le programmazioni di sviluppo portuale della fascia tirrenica centrale e di quella adriatica centro meridionale, al fine di costituire gli hub portuali del corridoio trasversale compreso nel corridoio TEN Lisbona-Kiev;
- Accordo del 30.08.2018 fra Adsp del Tirreno Centro Settentrionale e quella del Mare Adriatico Meridionale nell'ambito del corridoio scandinavo-mediterraneo, di cui Civitavecchia e Fiumicino fanno parte. Tale accordo nasce dall'interesse di mercato per lo sviluppo di corridoi intermodali di tipo trasversale per il collegamento fra Spagna e Grecia-Turchia via Italia, soprattutto per il Ro-Ro e anche per i ferries. L'accordo in questione prevede l'individuazione di progetti comuni di miglioramento del traffico portuale in chiave ecosostenibile e di efficienza energetica, l'individuazione di procedure semplificate, anche tramite digitalizzazione e dematerializzazione dei processi, la collaborazione per la redazione del documento di pianificazione energetica ed ambientale dei rispettivi sistemi portuali e, ove possibile, la partecipazione comune a bandi per finanziamenti di opere e servizi o a progetti di cooperazione transfrontaliera, tramite l'attivazione di un tavolo di lavoro comune permanente e di tavoli tematici;
- Accordo specifico tra Adsp con l'Interporto di Civitavecchia e fra questo e il polo logistico di Santa Palomba di Pomezia del 2019, al fine di veicolare le merci in container movimentate dal porto in modo più veloce ed efficace, anche attraverso gli snellimenti delle procedure doganali che faranno parte del pacchetto di agevolazioni offerte dalla ZIs. L'accordo con l'Interporto di Santa Palomba consentirebbe una intermodalità completa nave/ferro, e l'aggancio di Civitavecchia con il corridoio TEN Mediterraneo- Scandinavo, per il quale l'Interporto di Santa Palomba costituisce struttura di servizio;
- Accordo specifico tra Adsp con il Centro Agroalimentare Regionale di Guidonia del 30.05.2018 che rappresenta il polo logistico di riferimento di Roma per i prodotti agroalimentari ed ittici. Con tale struttura, l'Adsp ha stipulato a maggio 2018 un Protocollo d'Intesa che mira ad inserire i 140 ettari del CAR dentro il perimetro della ZIs, per portarli fino a 200 ettari. I numeri del Centro Agroalimentare di Roma possono essere sufficienti per valutare l'impatto dell'inserimento delle aree CAR nella perimetrazione della nascente ZLS. Grazie all'accordo stipulato dal CAR con l'hub di Barcellona e l'apertura di un tavolo di lavoro a tre con il porto di Civitavecchia, si potrà progettare un vero e proprio corridoio doganale attraverso la direttrice Civitavecchia-Roma- L'Aquila-Teramo-Ortona, che possa collegare stabilmente la Spagna ai Balcani. (Italmercati e i mercati dell'adriatico);
- Accordo specifico tra Adsp con l'Interporto di Orte, distante appena 85 chilometri da Civitavecchia, specializzato in logistica di prodotti agroalimentari refrigerati, che potrà, una volta che la superstrada Mestre-Orte-Civitavecchia sarà stata completata, costituire un

rilevante supporto logistico per la movimentazione di prodotti agroalimentari surgelati e refrigerati che transitano da/per Civitavecchia e il resto del Paese, essendo già dotato di area doganale ed infrastrutture idonee e di una posizione geografica baricentrica in Italia.

ALLEGATO 5– Soggetti consultati per la predisposizione del PSS

Elenco dei soggetti pubblici e privati consultati per la predisposizione del Piano, nonché le modalità di consultazione adottate e gli esiti delle stesse.

L'elenco dei soggetti auditi riprende l'allegato 6 del documento "La Zona Logistica Semplificata del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale - Elementi di base per la definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale".

Riunione: 27.06.2019 –Consiglieri Regionali Marietta Tidei e Gino De Paolis;

Riunione: 10.07.2019 –EUCCOOP;

Riunione del 23.07.2019 – OO.SS. in occasione del Tavolo del Partenariato;

Riunione del 25.07.2019 –Comune di Civitavecchia, Comune di Tolfa, Interporto Orte, Capitaneria di Porto;

Riunione del 26.07.2019 – Traiana, Stock Sinergy, C.I.L.P., C.F.F.T., ENEL, Tirreno Power, CAR, Interterminal, Automar;

Riunione del 29.07.2019 – Penelope s.r.l., Italiana Petroli, Roma Città Metropolitana, Comune di Pomezia, Interporto Santa Palomba, Comune di Fiumicino, ADR;

Riunione del 30.07.2019 – Consorzio Industriale Sud Pontino, Comune di Gaeta, U.I.L., Comune di Formia;

Riunione del 30.07.2019 – Base Nautica Flavio Gioia, Pozzi Ginori s.p.a., Conad, Turriziani, U.I.L., Nuova Italcraft, Unindustria, Music and Lig.ht, ENI, Assoittica, Integroup, Capitaneria di Porto;

Consultazione pubblica su sito web dell'AdSP pubblicata in data **8.8.2019**;

Presentazione ai membri **dell'organismo del partenariato** dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale in data **22.10.2019**;

Presentazione ai membri del **Comitato di Gestione** dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale in occasione dell'aggiornamento del Piano Operativo Triennale, in data **29.10.2019**;

Riunione del 21.01.2020 – OO.SS. (CGIL, CISL, UIL, UGL);

Riunione del 29.04.2020 –Agenzia delle Dogane (Brosco);

Riunione del 30.04.2020 - OO.SS.

Gli esiti delle consultazioni avvenute e sopra indicate hanno costituito elemento fondante del documento Piano di Sviluppo Strategico.