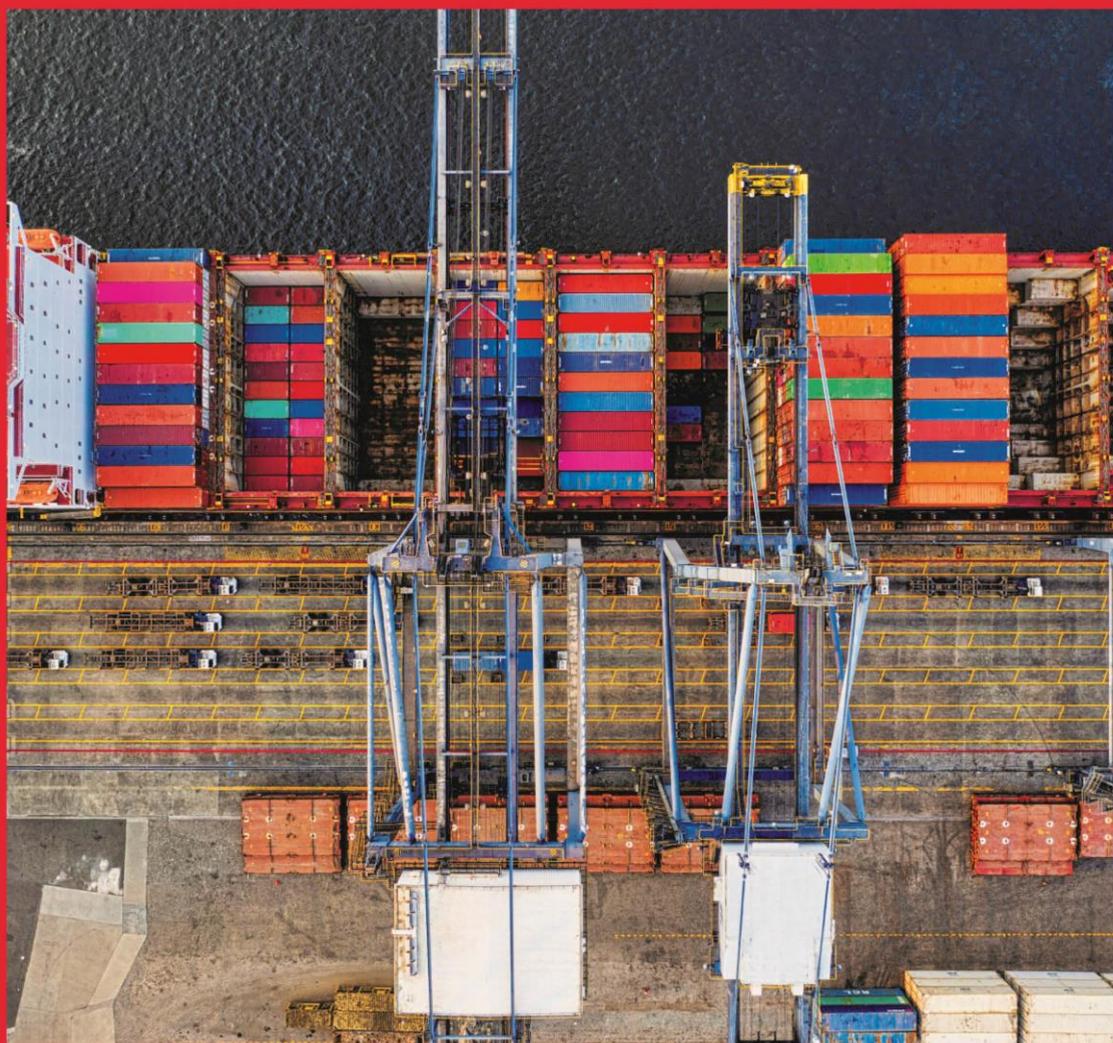


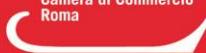
LE OPPORTUNITÀ DELLA ZLS PER LE START-UP



con il Contributo



Camera di Commercio
Roma



Le opportunità della ZLS per le start up

Gennaio 2020

INDICE

1. Premessa: obiettivi, organizzazione del lavoro ed abstract	0
2. Il contesto	1
2.1 <i>Qualche dato sull'economia laziale</i>	1
2.2 <i>I bacini di gravitazione dei porti e del porto di Civitavecchia in particolare</i> ...	5
2.3 <i>Le potenzialità di attivazione economica della filiera del mare di Civitavecchia</i>	8
3. Il modello di specializzazione locale e una prima individuazione dei driver di sviluppo della costituenda ZIs	12
3.1 <i>Le specializzazioni settoriali</i>	12
3.2 <i>Il traffico merci del bacino di gravitazione di Civitavecchia per modo di trasporto: un approfondimento</i>	17
3.4 <i>Identificazione dei driver di sviluppo</i>	28
3.5 <i>I driver primari: andamento previsionale</i>	31
3.6 <i>Le modalità di trasporto marittimo di maggior correlazione con le prospettive della ZIs</i>	43
3.7 <i>Un confronto con i porti concorrenti</i>	45
3.8 <i>I driver secondari: attrezzaggio dei terminal portuali per bunkeraggio da carburanti alternativi e cantieristica da dismissione</i>	47
3.9 <i>Conclusione dell'analisi: dai driver potenziali a quelli che effettivamente si propongono per Civitavecchia</i>	49
4. Le infrastrutture esistenti e quelle in via di sviluppo nel bacino di gravitazione del porto di Civitavecchia	51
4.1 <i>Scenario generale: la rete TEN-T e l'Italia</i>	51
4.2 <i>Infrastrutturazione portuale di Civitavecchia e progetti di sviluppo</i>	53
4.3 <i>I poli logistici regionali ed i relativi accordi</i>	54

4.4	<i>Packaging, light manufacturing nella ZIs: previsioni occupazionali</i>	56
4.5	<i>Le infrastrutture di trasporto del retroporto</i>	57
5.	I casi studio delle Zes del Mezzogiorno e del progetto di ZIs in Emilia-Romagna: ipotesi di interventi di snellimento amministrativo e di incentivazione fiscale	62
5.1	<i>Inquadramento nazionale delle semplificazioni amministrative e delle agevolazioni</i>	62
5.2	<i>La Zes di Gioia Tauro</i>	64
5.3	<i>La Zes Interregionale Adriatica</i>	69
5.4	<i>La ZES Interregionale Ionica Puglia-Basilicata</i>	70
5.5	<i>La Zes Campania</i>	73
5.6	<i>ZIs in Emilia-Romagna</i>	78
5.7	<i>Sintesi dei casi di studio più interessanti</i>	79
6.	I casi di studio internazionali: porti esteri dotati di zone franche	82
6.1	<i>La zona franca di Barcellona</i>	84
6.2	<i>La zona franca di Tangeri</i>	86
6.3	<i>Il porto di Suez e la zona franca</i>	89
6.4	<i>L'area franca di Marsaxlokk</i>	94
6.5	<i>Spunti propositivi dai casi di studio esaminati</i>	95
7.	Start-up innovative e nuove imprese legate alla ZIs di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta	99
7.1	<i>Scenario generale: start-up innovative spin-off nel bacino di gravitazione di Civitavecchia</i>	99
7.2	<i>Le policy di incentivazione alle nuove imprese ed alle start-up innovative: quadro comunitario degli incentivi esistenti</i>	104
7.3	<i>I più interessanti incentivi nazionali per le PMI e le start-up innovative</i>	107

<i>7.4 Gli incentivi per start-up e nuove imprese della Regione Lazio</i>	111
<i>7.5 Le policy di facilitazione dell'insediamento di nuove imprese e start-up innovative nell'area della ZIs derivanti dai casi di studio</i>	113
8. Conclusioni: un modello di valutazione di impatto comparata per il progetto di ZIs di Civitavecchia ed una matrice di sintesi dei risultati più rilevanti	
117	
<i>8.1 Una sintetica valutazione di impatto.....</i>	117
<i>8.2 Matrice riepilogativa dei principali risultati</i>	119
<i>8.3 Griglia tematica di sistematizzazione dei risultati.....</i>	131

1. Premessa: obiettivi, organizzazione del lavoro ed abstract

Nel presente lavoro si analizzerà nel dettaglio l'ipotesi della creazione di una zona logistica semplificata (d'ora innanzi denominata "Zls") nel Lazio, imperniata attorno ai poli portuali e logistici di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Le varie fasi dello studio sono di seguito riportate in forma logicamente consequenziale:

- L'indagine prenderà le mosse da una sintetica analisi del modello di specializzazione produttiva dell'area di gravitazione produttiva di tale Zls, area che può essere considerata, per le considerazioni che di seguito saranno svolte, coincidente con la regione Lazio nel suo insieme.
- 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 Marsaxlok.
- 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 espone sinteticamente alcune proposte di policy per il successo della nascita ZIs in termini di attrazione di nuovi investimenti e/o nascita di nuove imprese.

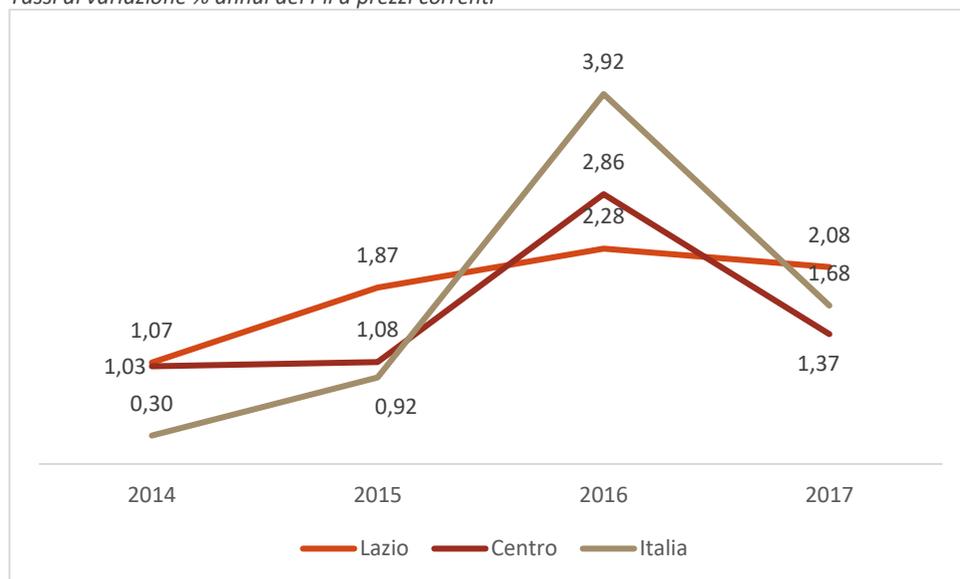
2. Il contesto

2.1 Qualche dato sull'economia laziale

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 ZIs di Civitavecchia.

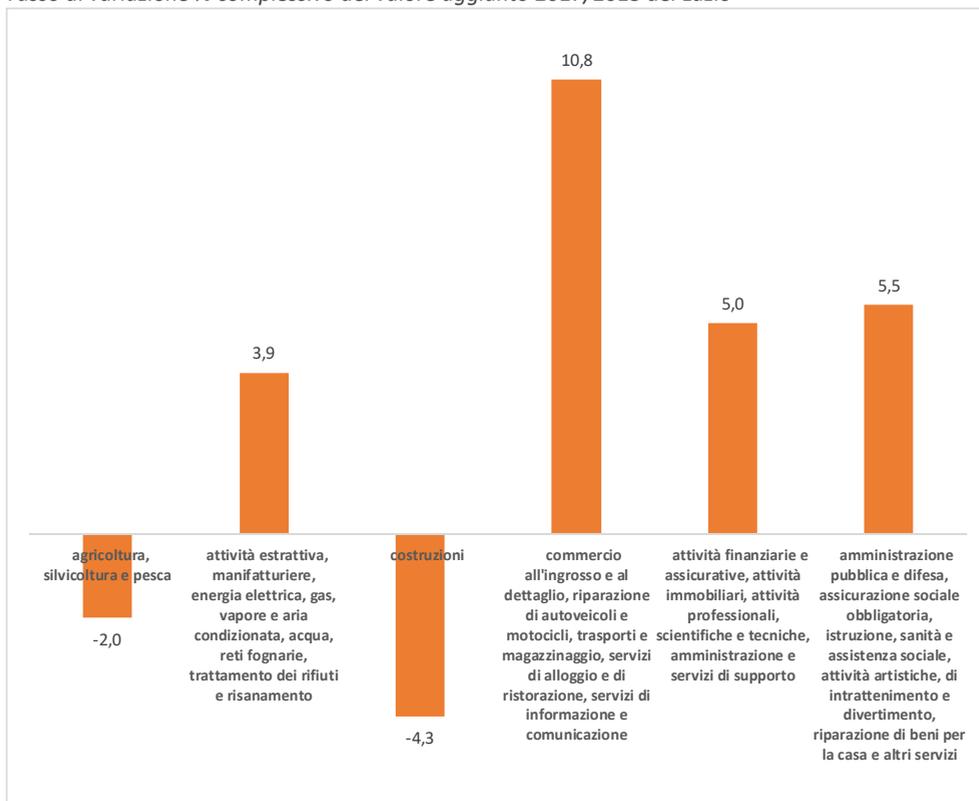
Agricoltura e costruzioni, d'altro canto, sono ancora in recessione, soprattutto questo secondo comparto, il che, naturalmente, ha ripercussioni anche sul volume di merci intermedie in tali settori.

Tassi di variazione % annui del Pil a prezzi correnti



Graf. 1 - Fonte: elaborazioni Srm su dati Istat

Tasso di variazione % complessivo del valore aggiunto 2017/2013 del Lazio

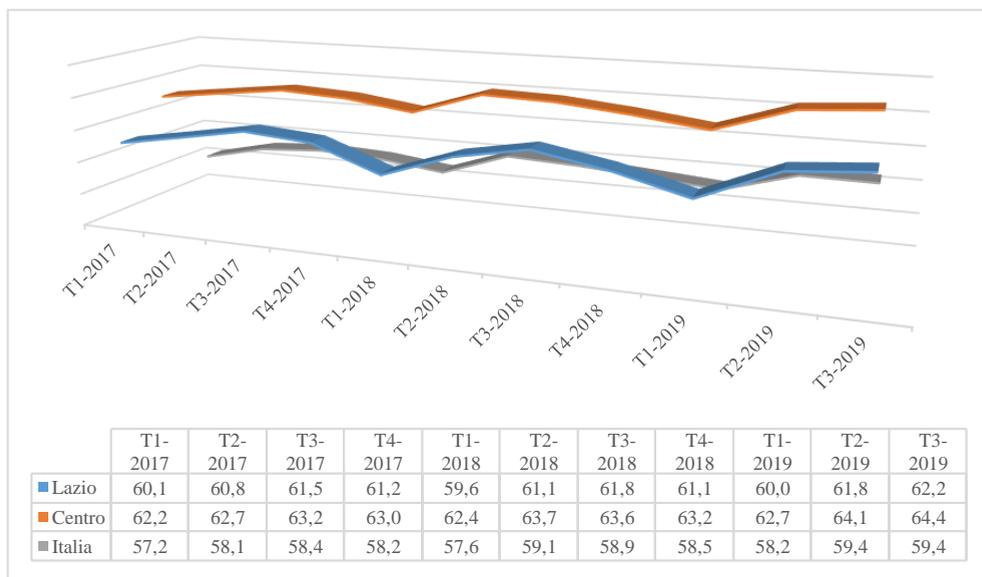


Graf. 2 - Fonte: elaborazioni Srm su dati Istat

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%.

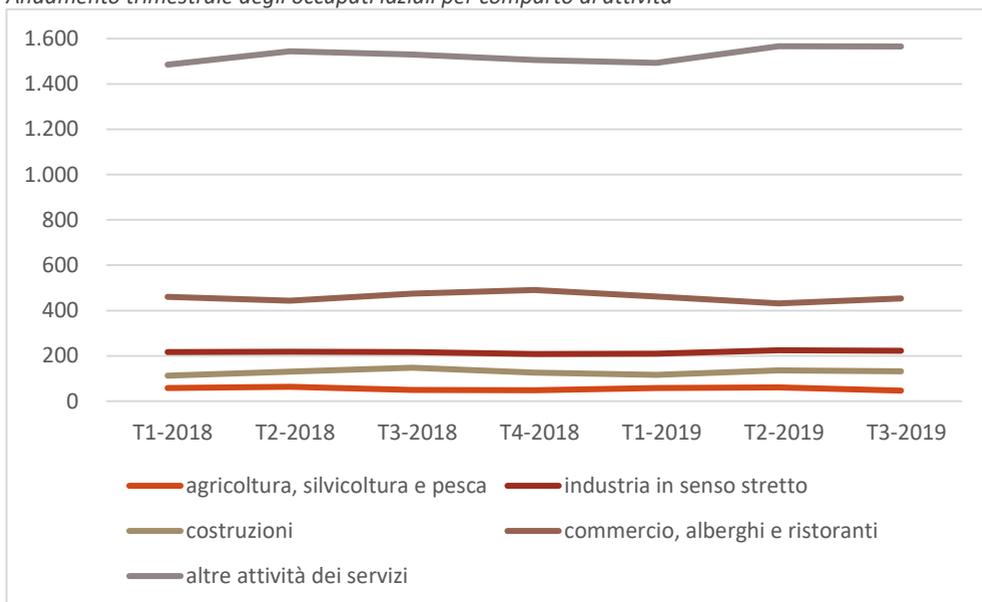
L'occupazione laziale è cresciuta, fra 2018 e 2019, soprattutto nei servizi non turistici e non commerciali (fra i quali rientrano anche i servizi di trasporto e logistici), ad un tasso totale del 5,4% e nelle costruzioni (+16,9%), il che farebbe pensare ad una progressiva, seppur ancora insufficiente, 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.

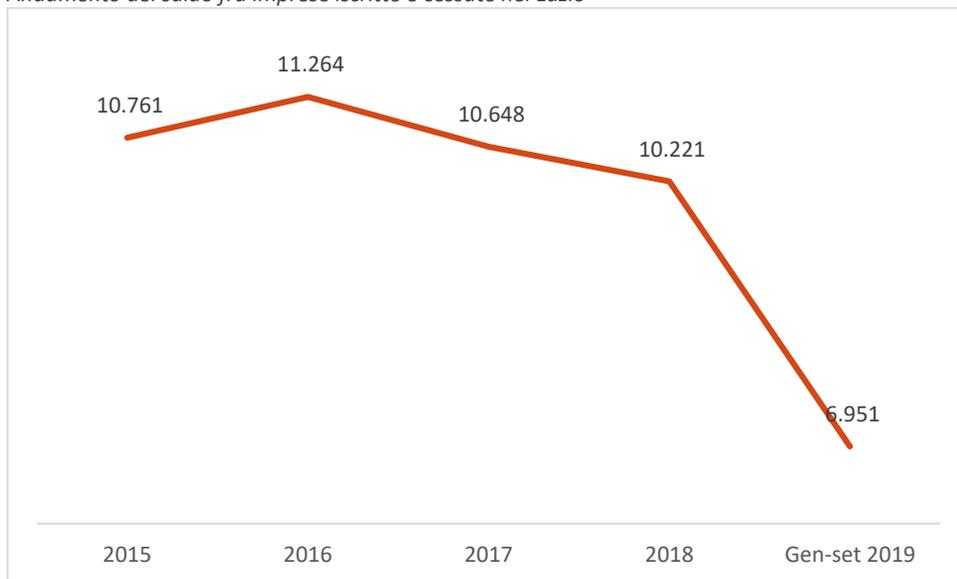
Dinamica delle imprese registrate presso le CCIAA al terzo trimestre 2019

	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	Posizione 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

2.2 I bacini di gravitazione dei porti e del porto di Civitavecchia in particolare

Il primo step del lavoro è 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 zls, e comprendere entro quale ambito possano localizzarsi le eventuali nuove imprese che vi si connettessero.

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.

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
Pil (miliardi euro)	175,187	53,5	11,5

Tab. 3 - Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat, Movimprese, Unioncamere

2.3 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 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)¹. 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

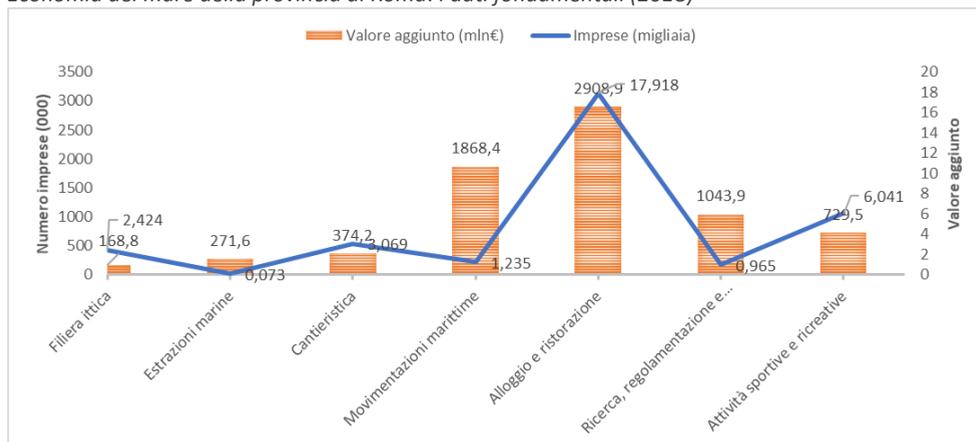
La parte più rilevante di tale filiera economica, per la provincia di Roma, è costituita dalle attività turistiche legate al mare (servizi di alloggio e ristorazione) che generano poco meno del 40% del valore aggiunto totale di detta filiera. Segue, per peso sulla ricchezza creata, il settore delle movimentazioni portuali, 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

¹ Dati Srm (2019) e Camera di Commercio di Latina (2019).

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.** A ciò può aggiungersi un altro 5,1% di valore aggiunto per la cantieristica.

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 nord occidentale del Lazio, quindi, dipende, a struttura produttiva invariata, dalle prospettive della movimentazione portuale dello scalo di Civitavecchia. Di conseguenza, proiettando sul futuro le dinamiche degli ultimi anni del traffico crocieristico e delle movimentazioni portuali totali del porto, è possibile stimare 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).

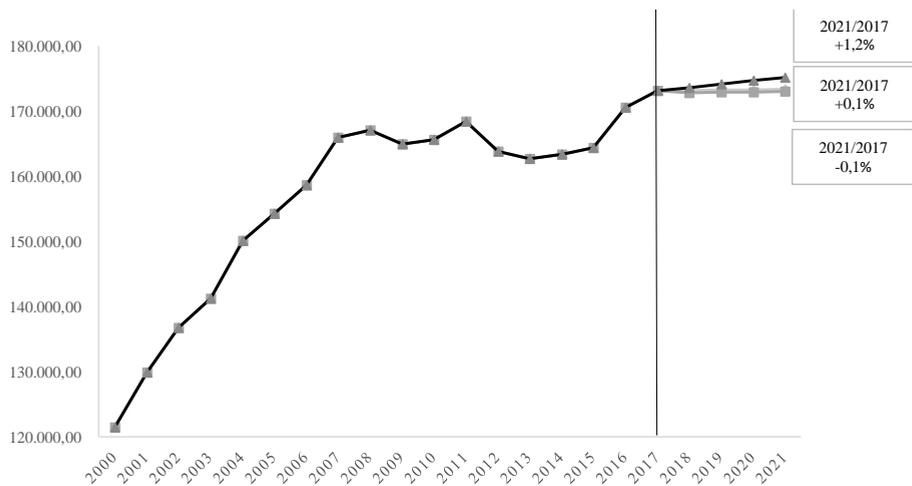
I risultati di tali stime costituiscono, di fatto, le prospettive economiche future del territorio in esame, con la configurazione produttiva attuale, e, quindi, in

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 2007-2017, il suo contributo alla crescita economica regionale complessiva fra 2017 e 2021 è pari a 0,1 punti di valore aggiunto.

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. 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. E' 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. 7 - Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat, CCIAA di Latina

3. Il modello di specializzazione locale e una prima individuazione dei driver di sviluppo della costituenda ZIs

3.1 Le specializzazioni settoriali

Le specializzazioni settoriali del bacino di gravitazione di Civitavecchia, calcolate tramite l'indice di localizzazione degli addetti² applicato ai dati Inps sulle posizioni lavorative al 2017, sono concentrate sui 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.

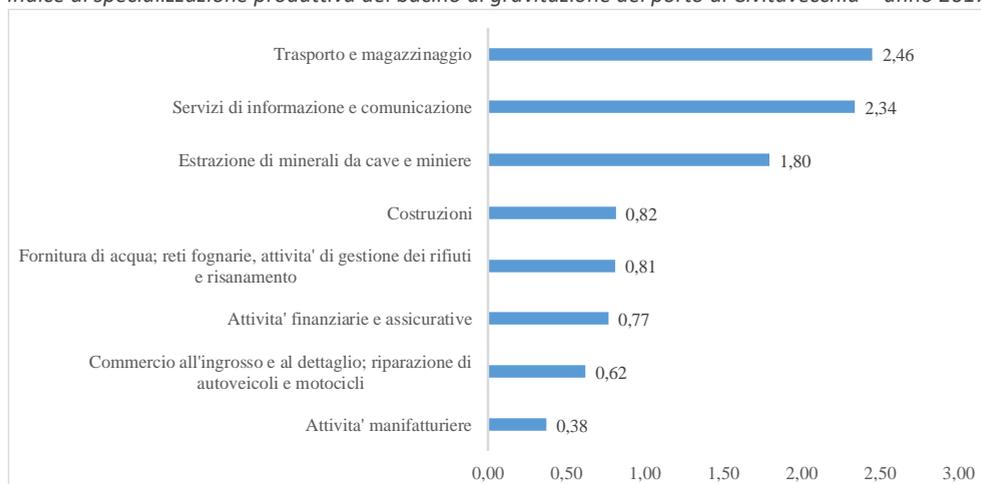
Inoltre, ai settori di specializzazione vanno aggiunte altre branche di attività, che hanno un numero cospicuo di addetti nel bacino di gravitazione medesimo, ovvero:

- granaglie e prodotti farinacei (settore in cui lavorano 12.208 addetti);

² 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.

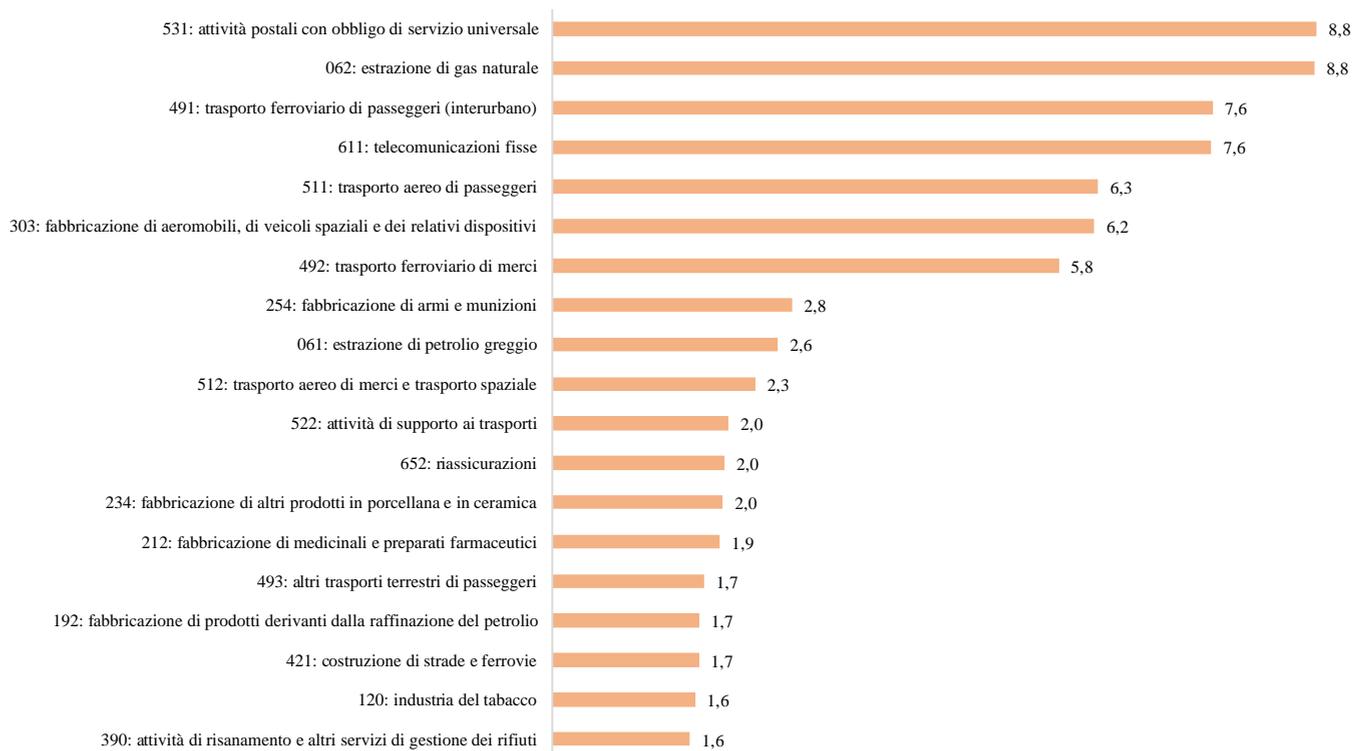
- articoli di abbigliamento (3.701 addetti);
- legno e mobile (6.489 addetti);
- carta e prodotti in carta per l'industria della stampa (che occupa 8.643 addetti);
- prodotti chimici di base per la fabbricazione di saponi, detergenti e profumi (3.563 addetti);
- plastica e prodotti in plastica (3.700 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. 8 - Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Indice di specializzazione produttiva del bacino di gravitazione del porto di Civitavecchia su dati di maggior dettaglio settoriale – anno 2017



Graf. 9 - Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

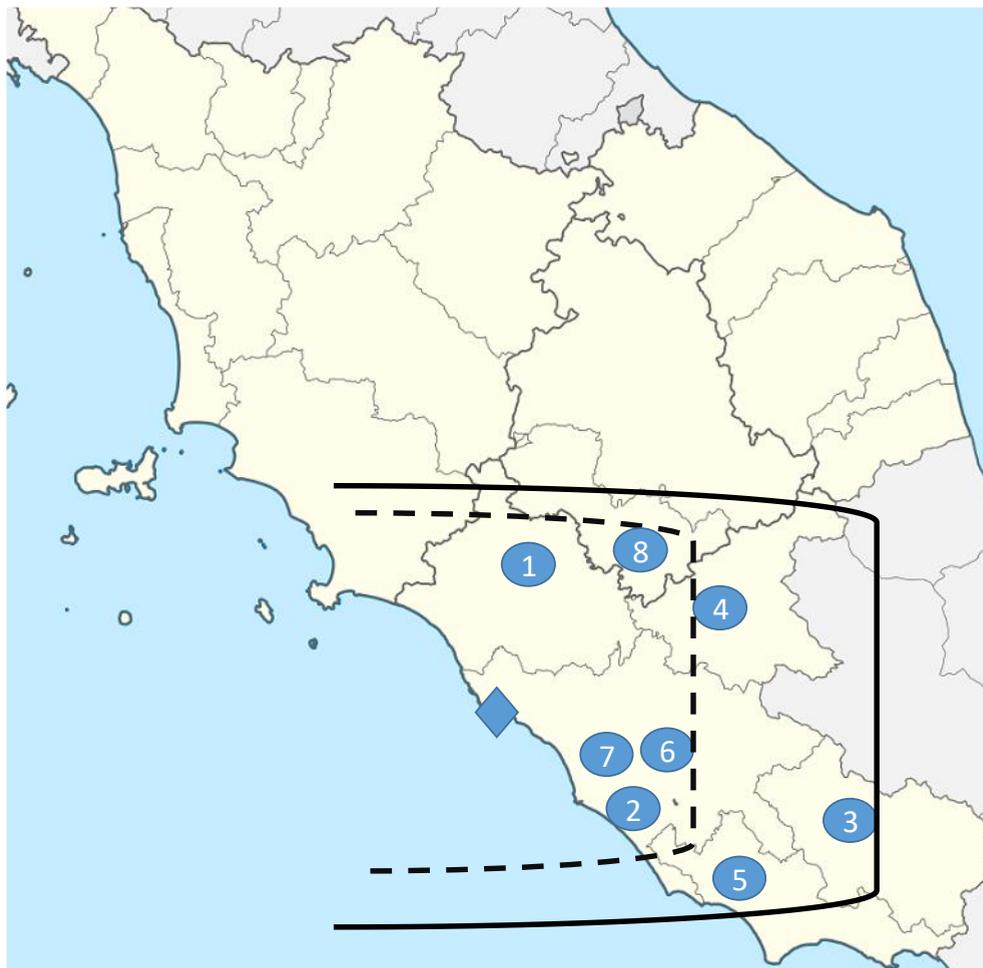
Sulla base di uno studio condotto dalla Camera di Commercio di Roma e dal Censis (2010) sui poli produttivi del Lazio³, emerge che i poli territoriali che ospitano i settori manifatturieri di particolare specializzazione, che potrebbero manifestare una correlazione con le movimentazioni logistiche del porto, sono i seguenti:

- Civita Castellana (Vt): produzione di prodotti in ceramica;
- Pomezia (Rm): prodotti farmaceutici e chimici e prodotti elettromedicali e sanitari;
- 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.

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.

³ "Impresa, territorio e direttrici di sviluppo nel sistema Lazio", Censis-CCIAA Roma (2010)

Ubicazione dei principali poli produttivi di servizio per Civitavecchia e travel times



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

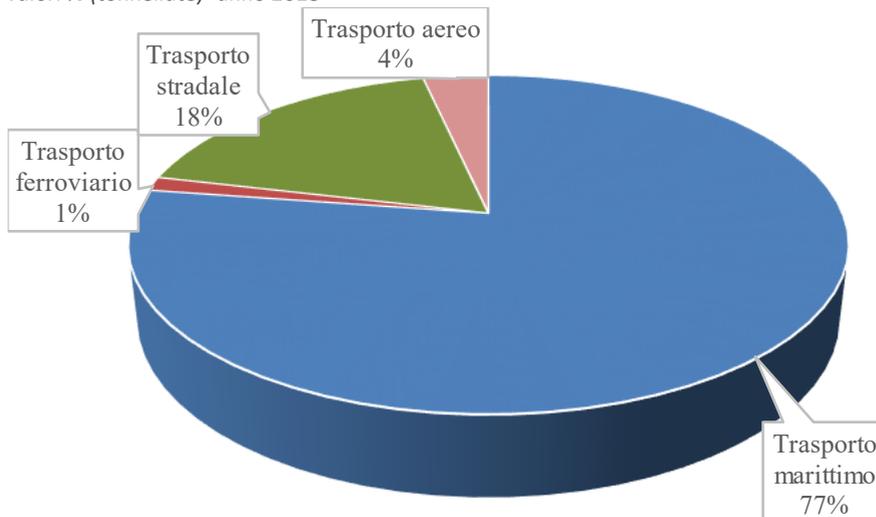
Fig. 2 – elaborazione Srm

3.2 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 movimentata 15,76 milioni di tonnellate in importazione o esportazione nel 2018, ovvero il 7,9% dell'intera movimentazione marittima italiana nell'anno in questione⁴.

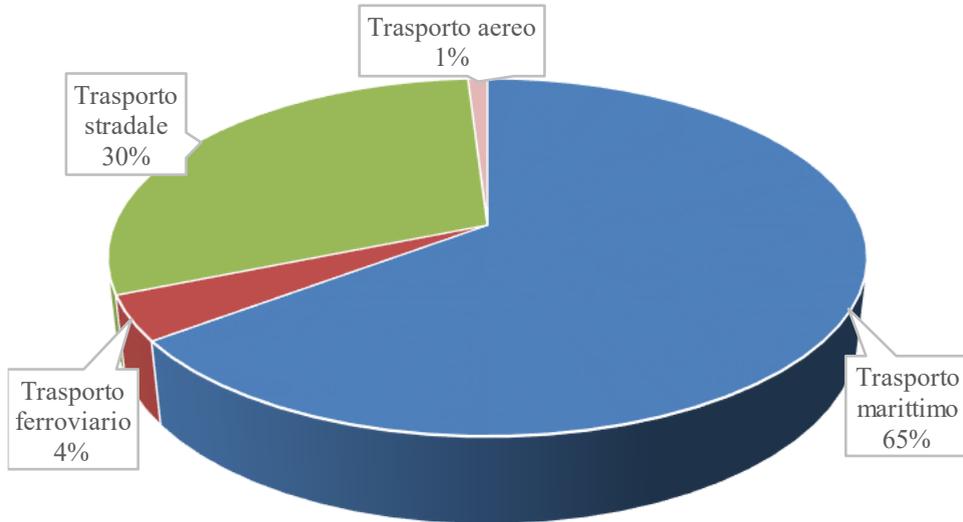
Import/export del bacino di gravitazione di Civitavecchia per modalità di trasporto valori % (tonnellate)- anno 2018



Graf. 10 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

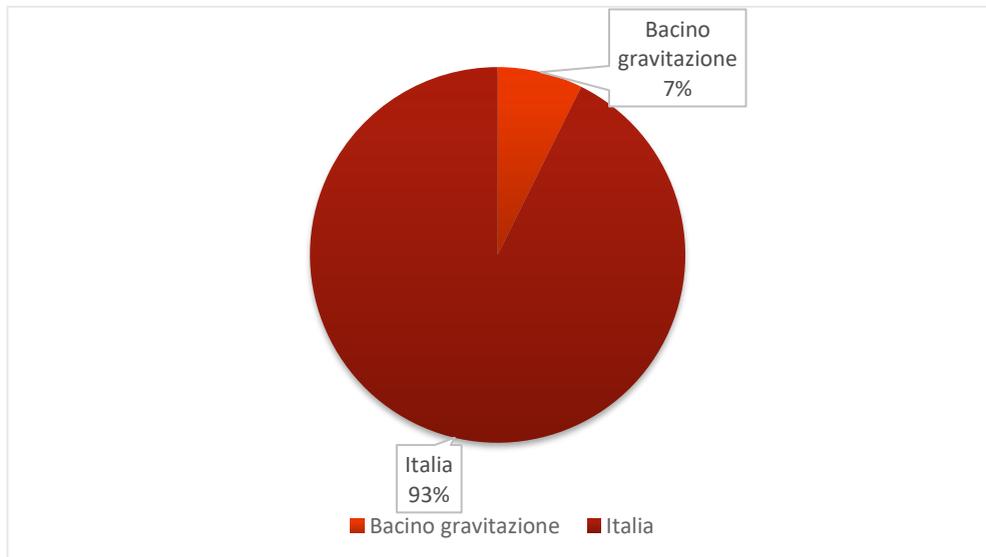
⁴ Tale dato è, ovviamente, non comparabile con quello fornito da Adsp, perché l'import/export da e verso il bacino di gravitazione può avvalersi, anche se secondariamente, di porti non laziali.

Import/export del bacino dell'intera Italia per modalità di trasporto, valori % (tonnellate) - anno 2018



Graf. 11 – 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

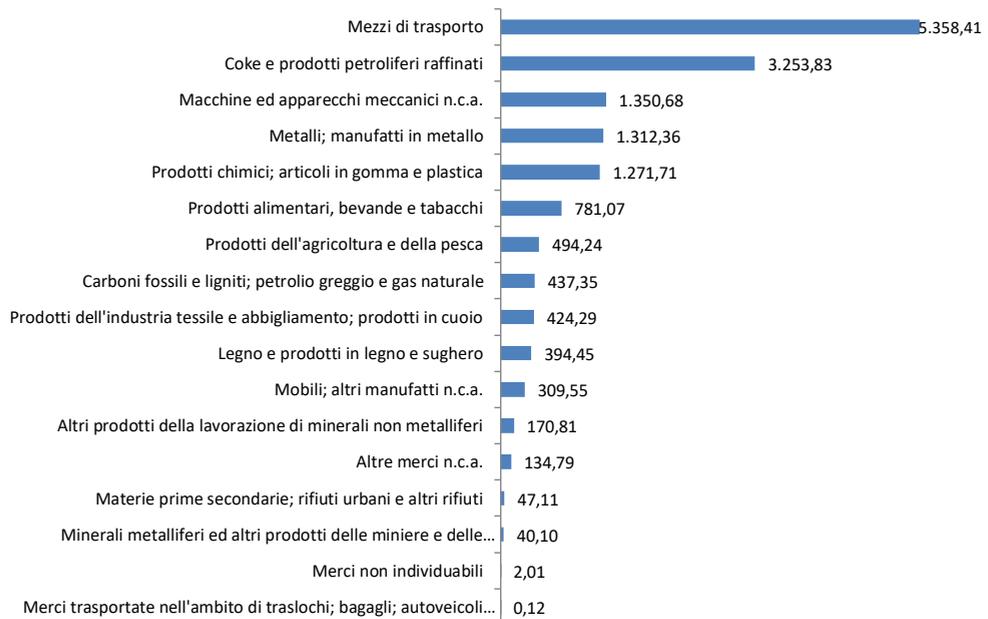


Graf. 12 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

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)

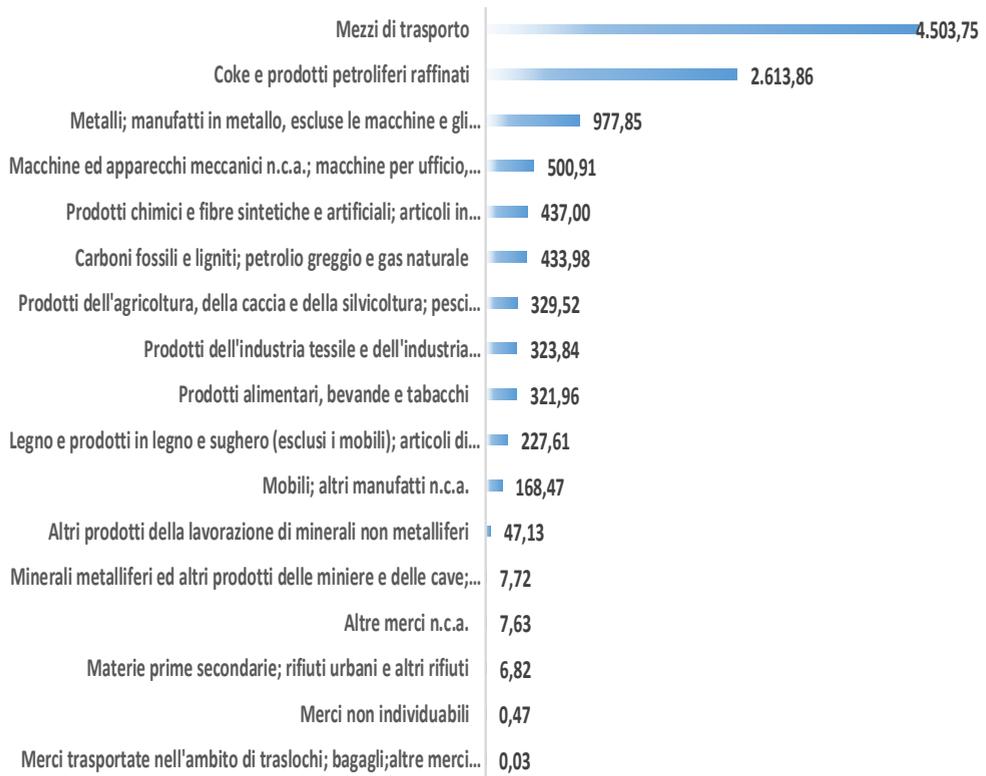


Graf. 13 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

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

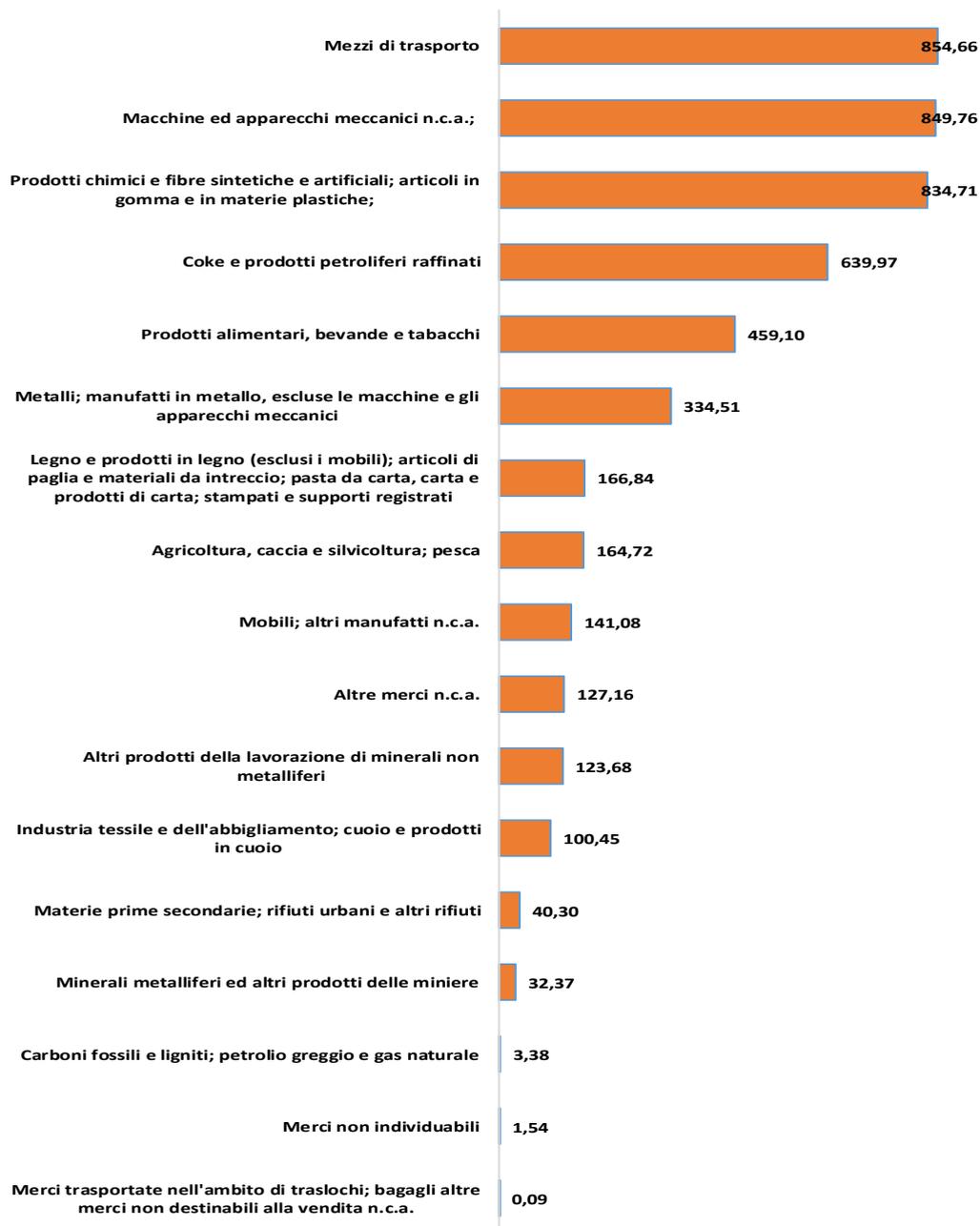
sembrano concentrate su produzioni a più alto valore aggiunto rispetto alle importazioni, riflettendo così la capacità di trasformazione del sistema industriale laziale.

Importazioni via mare in valore del bacino di gravitazione di Civitavecchia, anno 2018 (milioni di euro)



Graf. 14 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

*Esportazioni via mare in valore del bacino di gravitazione di Civitavecchia
anno 2018 (milioni di euro)*



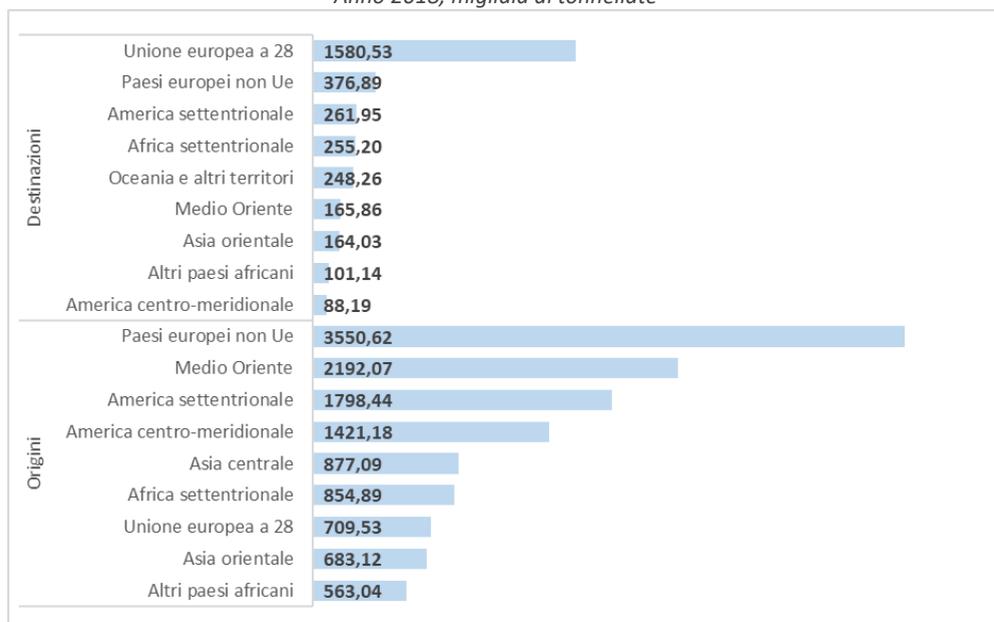
Graf. 15 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

In termini di 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 tonnellate⁵*



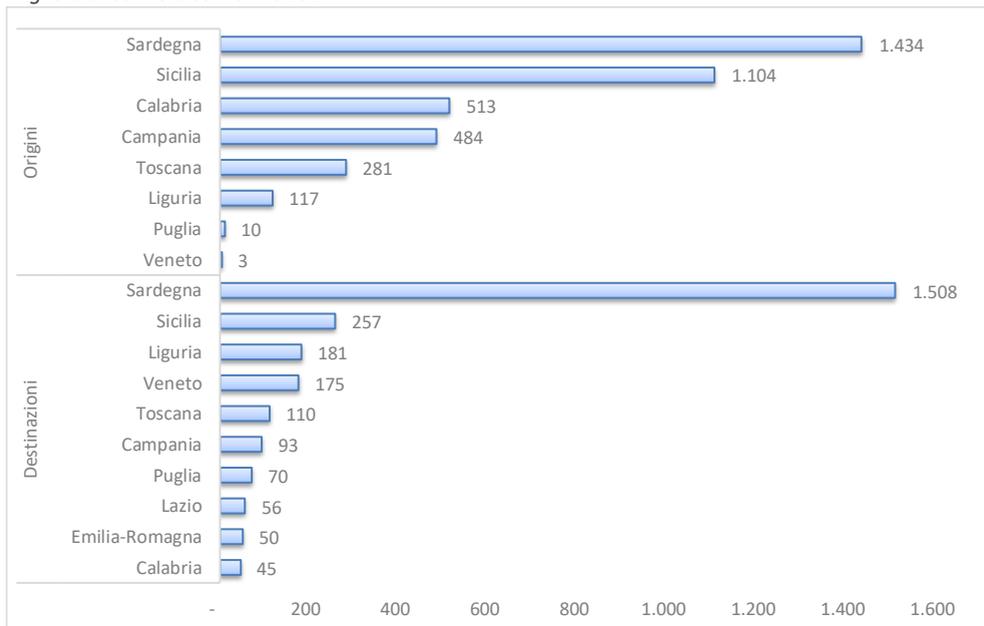
Graf. 16 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

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 movimentata complessivamente 6,55

⁵ Dato comprensivo anche dell'import export via mare dell'Umbria

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. 17 – 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

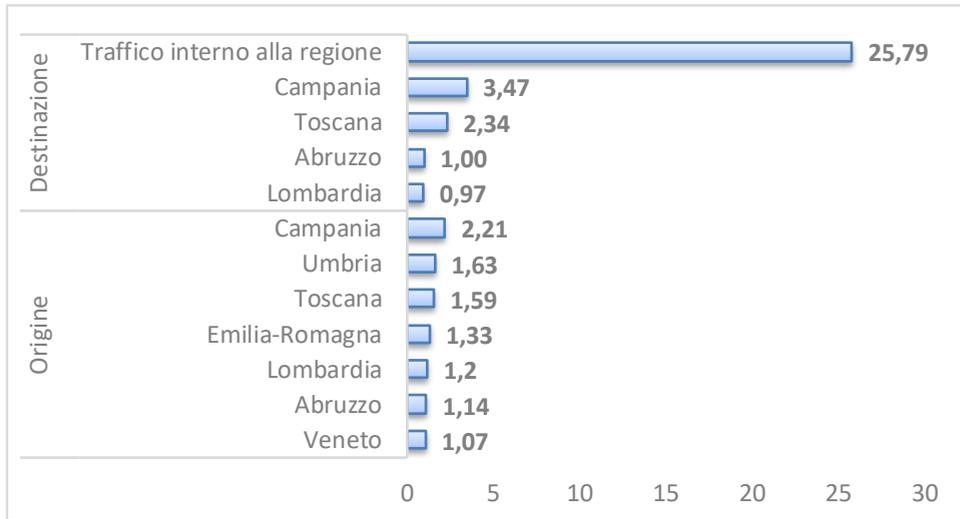
Unione europea 28	3.285,30
Paesi europei non Ue	314,1
Asia orientale	6,23
Medio Oriente	4,73
Asia centrale	4,10
Africa settentrionale	3,00
Altri paesi africani	1,00

Graf. 18 – 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.

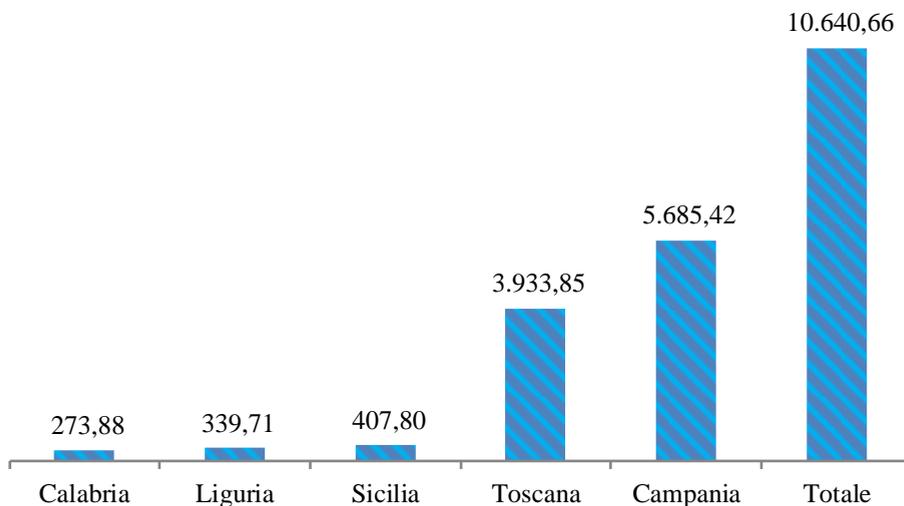
Origini e destinazioni della movimentazione su gomma del Lazio per area geografica anno 2017, migliaia di tonnellate



Graf. 19 – 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

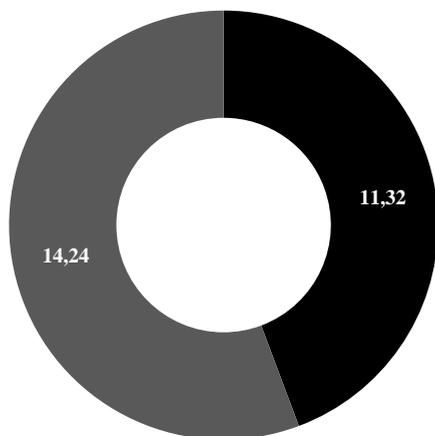


Graf. 20 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Il risultato complessivo di tale analisi è che il mercato marittimo attuale di Civitavecchia, fra movimentazioni marittime internazionali e di cabotaggio interno, vale, assumendo, anziché i dati Istat, i dati di Adsp al netto della movimentazione delle rinfuse liquide, generalmente non collegata con Civitavecchia, 11,32 milioni di tonnellate.

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.**

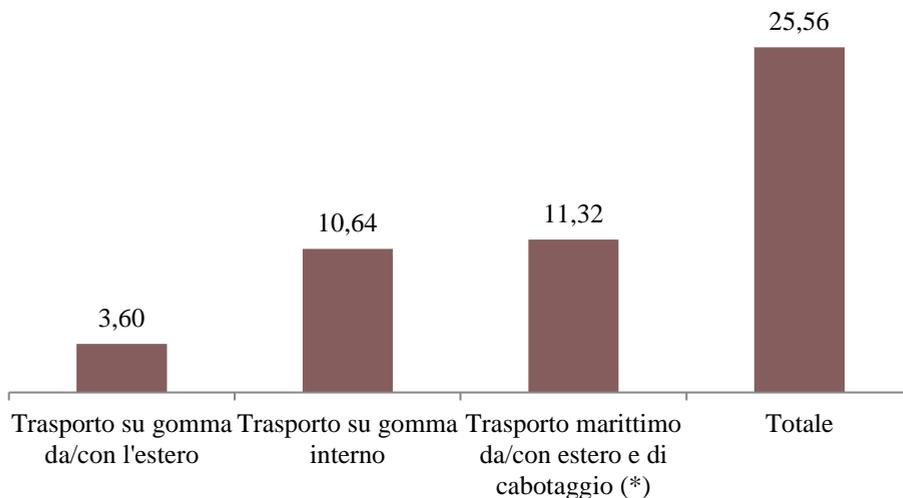
Mercato attuale e potenziale per il porto di Civitavecchia, migliaia di tonnellate
anni 2017-2018



■ Movimentazione attuale ■ Mercato potenziale

Graf. 21 – 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. 22 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat ed Adsp

3.4 Identificazione dei driver di sviluppo

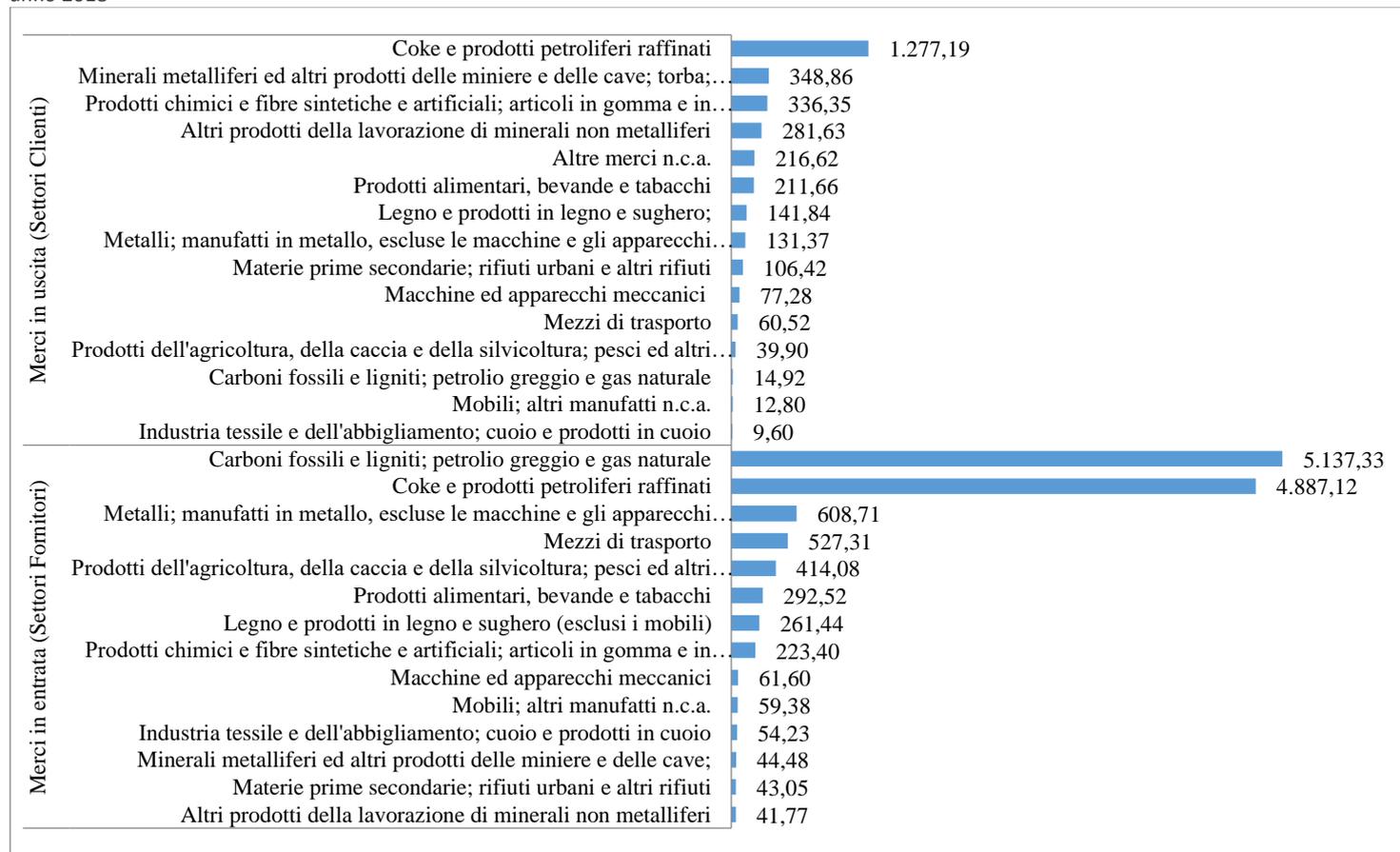
I settori di specializzazione produttiva del bacino di gravitazione di Civitavecchia in precedenza evidenziati costituiscono solo una parte dell'analisi mirata a far emergere le aree di potenziale sviluppo del sistema produttivo appartenente al bacino di utenza del porto di Civitavecchia. Tali settori 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. 23 - 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;
- 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;
- Componentistica per Tlc ed aerospaziale;
- Prodotti siderurgici, sia materie prime (pellet ferrosi, coke) sia prodotti finiti, da/per lo stabilimento di Terni;
- Prodotti in ceramica per l'esportazione.
- 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 nei 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.

In sintesi, come risulta dall'immagine, i seguenti sono i driver primari, secondari e potenziali che possono essere immaginati per Civitavecchia.

I driver di sviluppo potenziali identificati per Civitavecchia

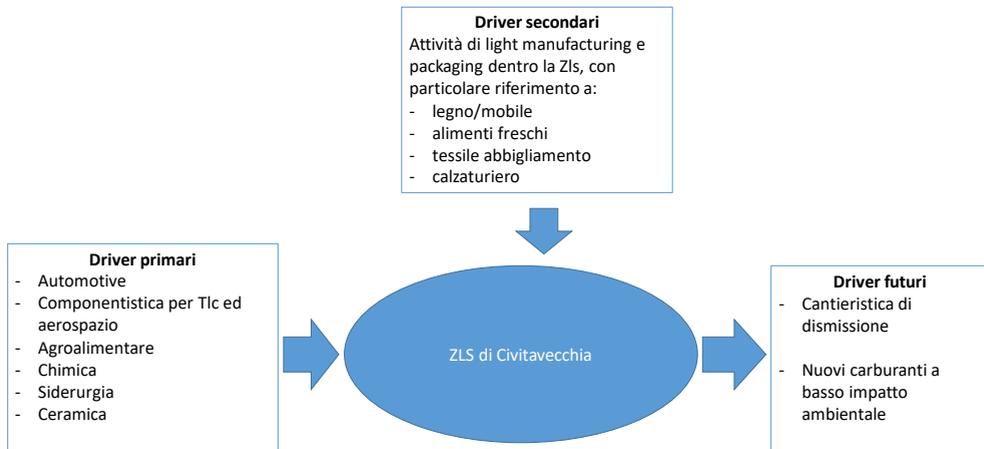


Fig. 3 - Srm

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, che di seguito si propongono, ed in particolare:

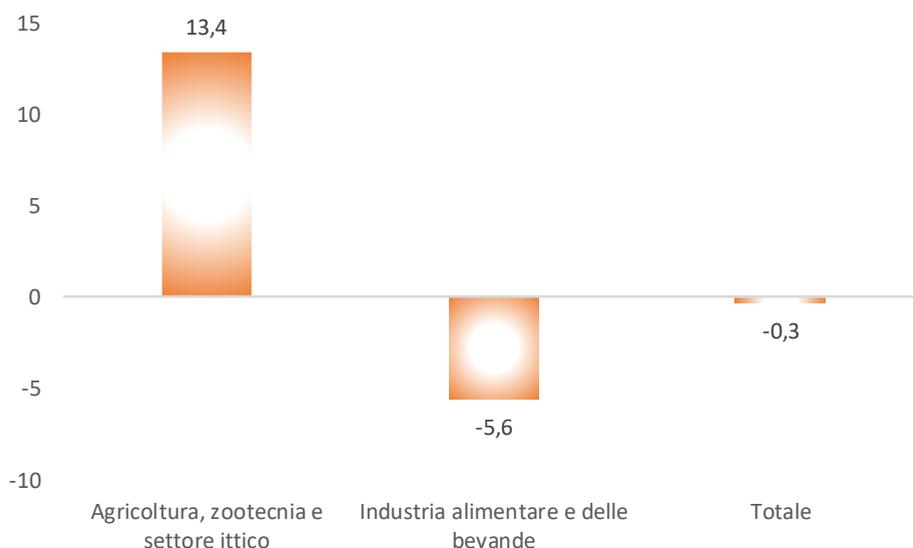
- Andamento previsionale degli andamenti produttivi e commerciali dei driver potenziali sopra illustrati;
- Andamento del traffico marittimo di detti driver;
- Influenza derivante dalla pressione concorrenziale dei porti più direttamente in competizione con Civitavecchia (Livorno e Napoli).

3.5 I driver primari: andamento previsionale

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*



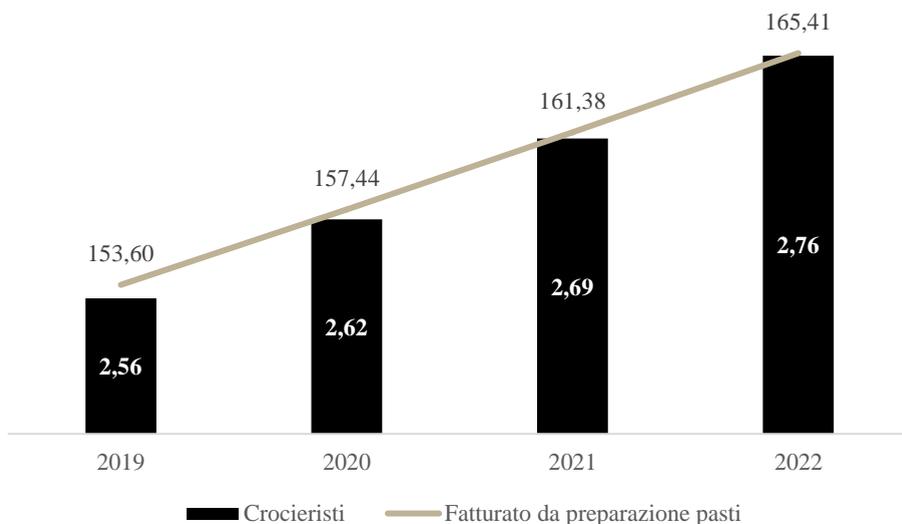
Graf. 24 – elaborazioni Srm su dati Istat

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 rilevante: 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%⁶.

⁶ Dati di fonte Risposte Turismo e Adsp

Proiettando, prudenzialmente, il tasso di incremento annuale dei passeggeri stimato al 2019 (+5%) 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 2,76 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 165 milioni di euro annui.

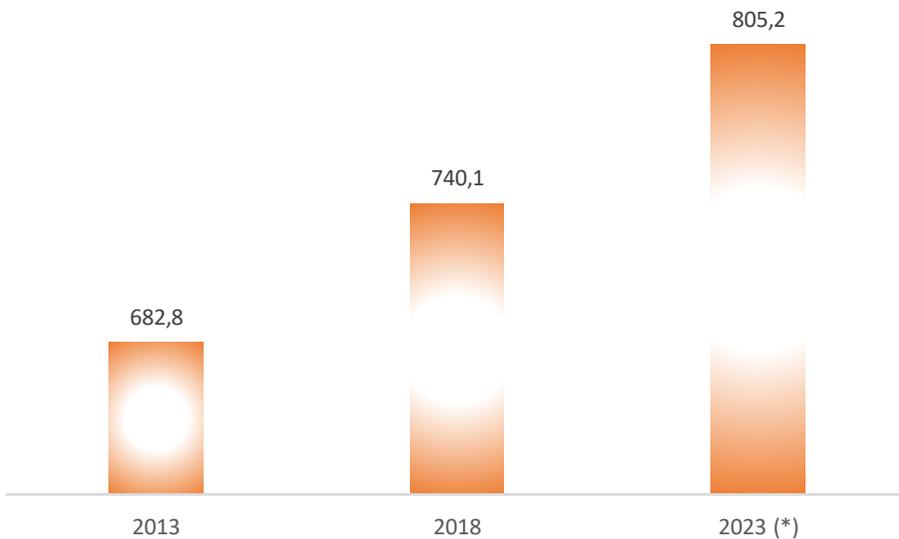
Proiezione al 2022 del fatturato potenziale da vendita di prodotti agroalimentari alle navi da crociera ormeggianti a Civitavecchia (Meuro)



Graf. 25 – 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 fortemente prociclico 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

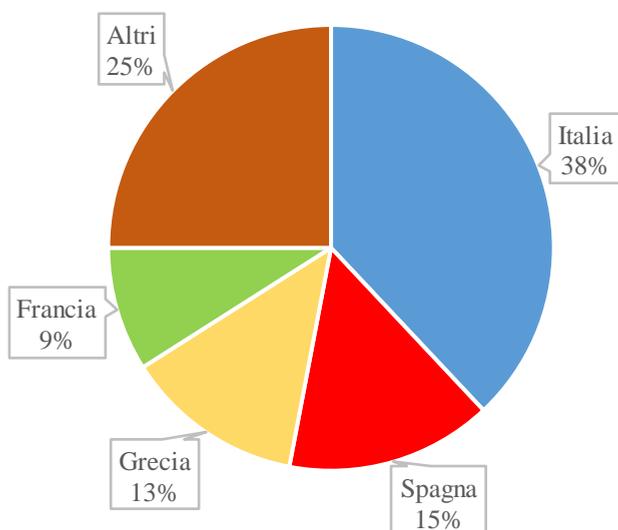


Graf. 26 – elaborazioni Srm su dati Istat

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. E' evidente la valenza del nostro Paese nel traffico di questo tipo di modalità di trasporto.

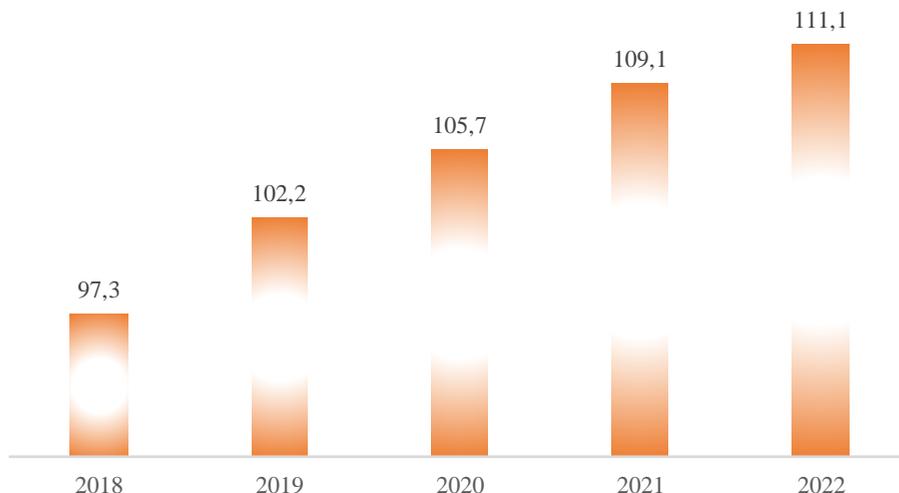
Quote di mercato (in tonnellate) nello short sea mediterraneo, anno 2018



Graf. 27 – elaborazioni Srm su dati Eurostat

Modalità che sembra, dalle previsioni, poter continuare anche nel futuro. Il Ro-Ro è infatti legato strettamente al mercato automotive. In base alle previsioni di Anfia, infatti, 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. 28 – 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 al 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 Marocco⁷.

⁷ POT 2018-2020 Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centro Settentrionale

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 esportative 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 esportativa 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 un 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.

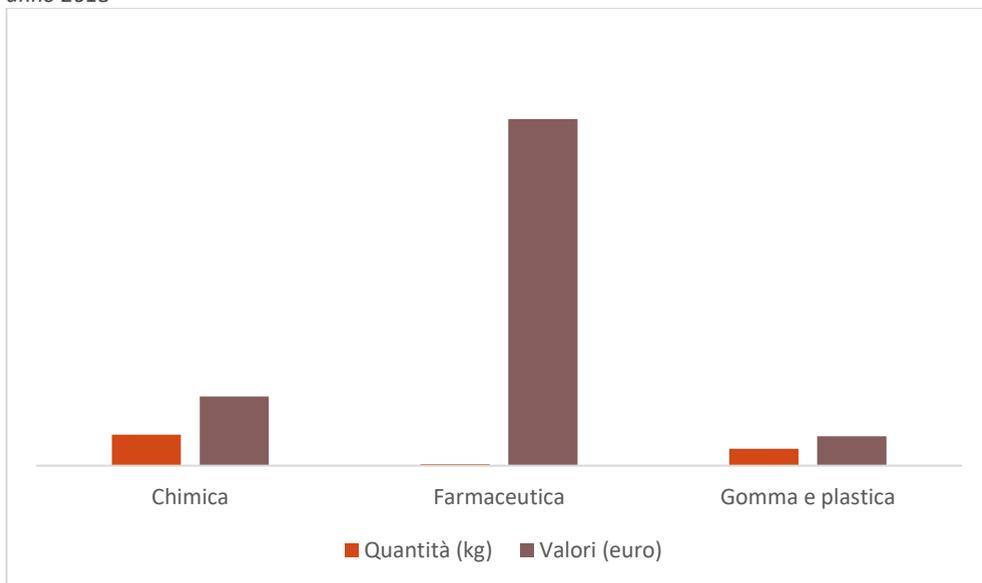
Applicando quindi le linee di tendenza del grafico, e ipotizzando una relazione lineare fra aumento degli ordinativi ed esportazioni, tali settori potrebbero movimentare, a dicembre 2020, quantitativi di circa il 5% superiori rispetto al dato al dicembre 2019, per la farmaceutica, e di circa il 13% per la chimica.

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

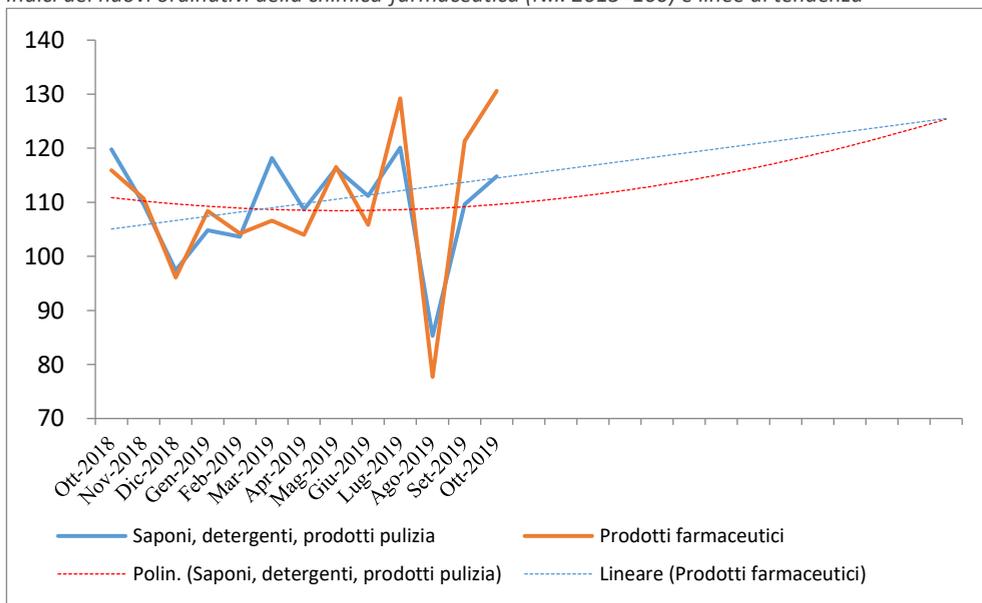
Tab. 5 – elaborazioni Srm su dati Istat

Movimentazione in quantità ed in valore dell'import/export laziale di prodotti chimici, farmaceutici ed in gomma e plastica anno 2018



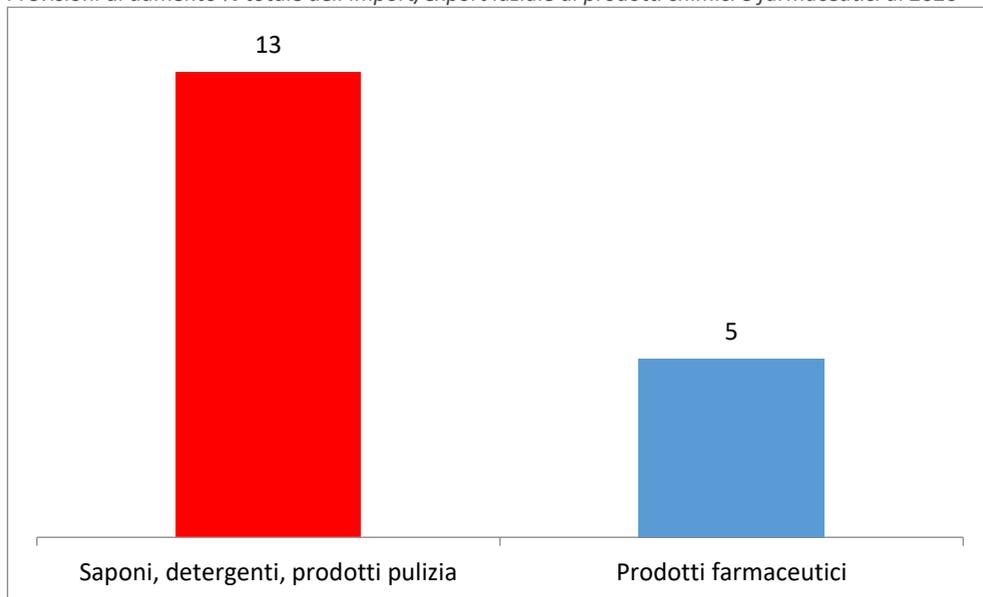
Graf. 29 – elaborazioni Srm su dati Istat

Indici dei nuovi ordinativi della chimica-farmaceutica (N.I. 2015=100) e linee di tendenza



Graf. 30 – elaborazioni Srm su dati Istat

Previsioni di aumento % totale dell'import/export laziale di prodotti chimici e farmaceutici al 2020

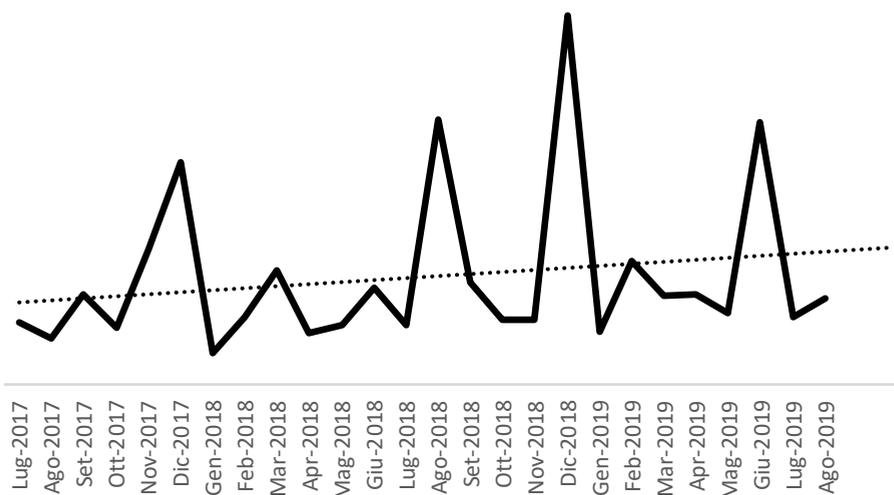


Graf. 31 – elaborazioni Srm su dati Istat

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 containeristico. 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.

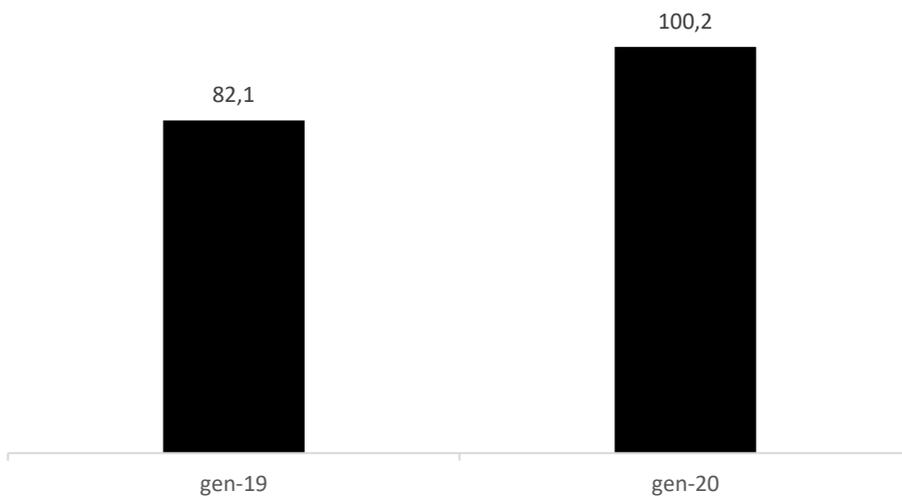
Considerando quindi l'andamento nazionale come simile a quello regionale, è possibile inferirne che, con la linea di tendenza evidenziata nel grafico, il comparto crescerà, nel 2020, del 22% circa, con tutto ciò che ne scaturisce in termini di movimentazione marittima.

Andamento mensile degli ordinativi del settore aerospaziale e linea di tendenza (N.I. 2015 = 100)



Graf. 32 – elaborazioni Srm su dati Istat

Previsioni di aumento % totale dell'import/export laziale dell'aerospaziale al 2020 (N.I. 2015 = 100)



Graf. 33 – elaborazioni Srm su dati Istat

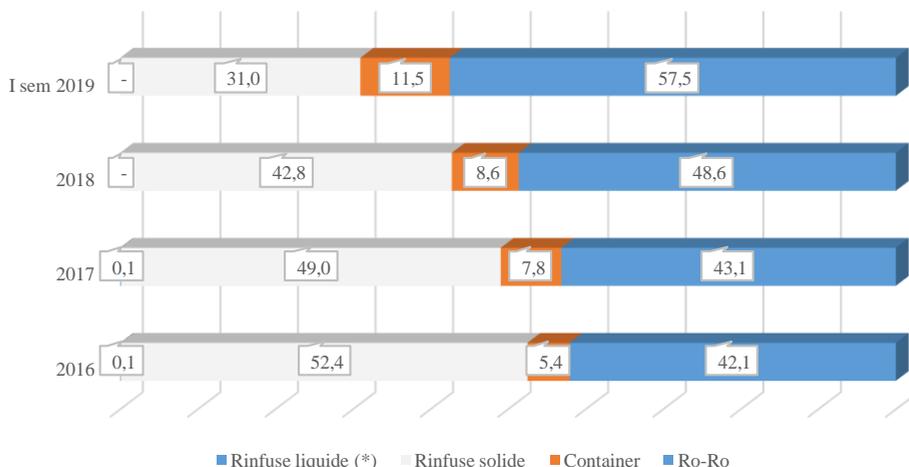
3.6 Le modalità di trasporto marittimo di maggior correlazione con le prospettive della Zls

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 porto di Civitavecchia si articola secondo il seguente grafico. Come è possibile vedere, il traffico rinfusiero 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 più che raddoppiato rispetto al 2016, e, in misura meno evidente, per quello Ro-Ro, che però rappresenta da solo più della metà del totale delle movimentazioni di merci di Civitavecchia.

In particolare, fra 2016 e 2018, il traffico container cresce del 58,3%, il Ro-Ro del 14,8%, mentre il traffico rinfusiero solido decresce del 19% e quello liquido va quasi a zero. Tali tendenze proseguono anche nel primo semestre 2019, in cui, rispetto al corrispondente semestre del 2018, i contenitori aumentano dell'11,6%, il Ro-Ro si stabilizza (+0,3%) mentre il traffico rinfusiero continua a diminuire. Tale ultima modalità, infatti, è caratterizzata dal continuo calo della movimentazione di carbone per la centrale elettrica di Civitavecchia, e non appare, ad oggi, foriera di particolari prospettive future.



Graf. 34 – elaborazioni Srm su dati Adsp

Tassi percentuali di variazione della movimentazione per tipologia di trasporto

	2018/2016	I sem 2019/I sem 2018
Rinfuse liquide (*)	-100,0	-
Rinfuse solide	-19,0	-42,3
Container	58,3	11,6
Ro-Ro	14,8	0,3

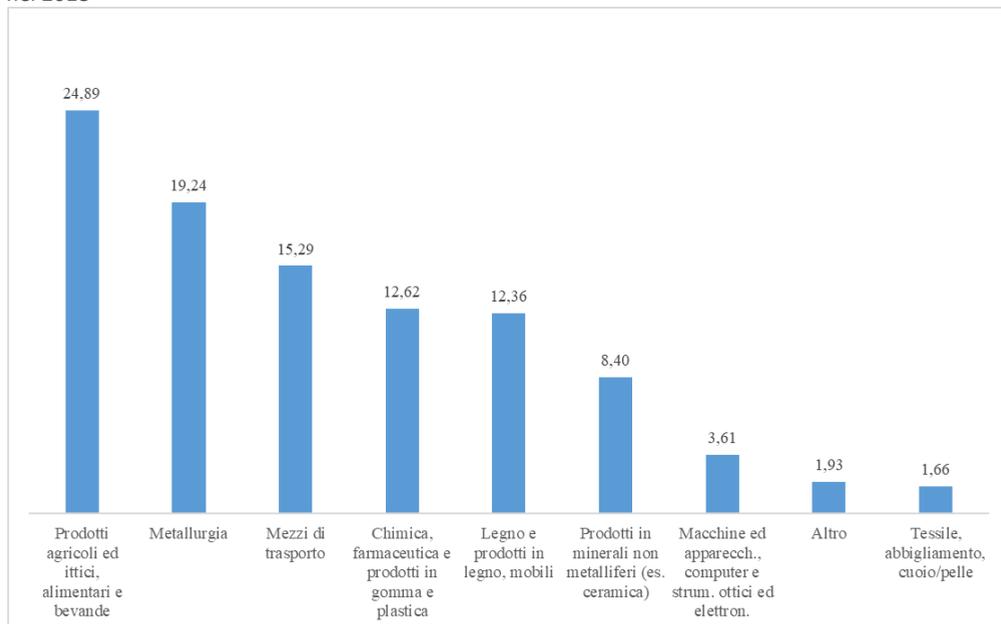
(*) al netto dei prodotti petroliferi raffinati, di competenza di Gaeta e Fiumicino

Tab. 6 – 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. 35 – 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-mobili 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.

3.7 Un confronto con i porti concorrenti

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, **Civitavecchia si pone 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).

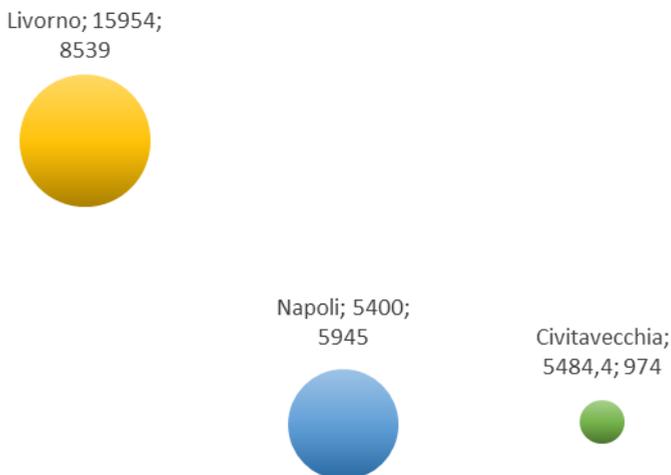
Il solo mercato dei container, da solo, potrebbe movimentare 4,6 milioni di tonnellate, ben al di sopra del milione di tonnellate movimentato lo scorso anno, soltanto volendo sfruttare il mercato captive di Roma e quello, più ampio, dell’attuale bacino di gravitazione del porto, che, come detto, si estende 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. 36 – elaborazioni Srm su dati Adsp

3.8 I driver secondari: attrezzaggio dei terminal portuali per bunkeraggio da carburanti alternativi e cantieristica da dismissione

La presenza di una ZIs 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. 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)⁸, gli investimenti in Italia associati agli 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 bettoline e navi di bunkeraggio del GNL (300-500).**

⁸ Cfr. <https://www.qualenergia.it/articoli/20130930-gnl-marittimo-carburanti-per-navi-opportunita-per-Italia/>

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 ZIs, **Civitavecchia potrebbe porsi come polo alternativo, fornendo incentivazioni amministrative di altro tipo ad imprese che vogliono avviare tale business.**

3.9 Conclusione dell'analisi: dai driver potenziali a quelli che effettivamente si propongono per Civitavecchia

Da tutta l'analisi precedentemente sviluppata, si ritiene di poter scartare, per vari motivi, 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 si propongono a fine analisi.

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	
Rinfuse secche	Componentistica per l'industria aerospaziale	
	Coke e minerale ferroso	
	Prodotti siderurgici finiti	
		Servizi logistici intermodali, di magazzinaggio, di spedizione, assicurazioni navali
		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

Tab. 8 – elaborazioni Srm

4. Le infrastrutture esistenti e quelle in via di sviluppo nel bacino di gravitazione del porto di Civitavecchia

La ZIs andrà ad innestarsi in un sistema infrastrutturale, che è parte del piano di sviluppo strategico della stessa, e che rappresenta la base per offrire vantaggi di natura logistica ed insediativa alle imprese che opereranno dentro la ZIs stessa. Il porto di Civitavecchia presenta 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 posizionata 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.

4.1 Scenario generale: la rete TEN-T e l'Italia

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.

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 Algeciras, 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 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 il progetto di nuovo corridoio marittimo Barcellona-Civitavecchia-Ploce (freccie)



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 Ploce (Croazia), riallacciandosi al ramo c) del Corridoio V° paneuropeo che da Ploce arriva a Budapest. Basti pensare che il tempo di percorrenza su strada di un TIR da Barcellona a Ploce (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.

4.2 Infrastrutturazione portuale di Civitavecchia e progetti di sviluppo

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.)	8
- di cui collegati alla rete ferroviaria	3
Superficie banchine (mq)	1.900.000

Distanza dalla stazione ferroviaria (km)	1,4
Distanza dall'aeroporto (km)	61,5
Distanza dal casello autostradale (km)	4,8

Tab. 9 – elaborazioni Srm su dati Cnit

I progetti di miglioramento infrastrutturale a servizio della movimentazione marittima sono numerosi, e vertono sui seguenti aspetti:

- 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.

4.3 I poli logistici regionali ed i relativi accordi

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, l'Autorità Portuale di Civitavecchia 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'Autorità Portuale di Civitavecchia 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 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, è stato stipulato un Protocollo d'Intesa che mira ad inserire i 140 ettari del CAR dentro il perimetro della ZIs. 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;
- 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

4.4 Packaging, light manufacturing nella ZIs: previsioni occupazionali

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)⁹ 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 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.**

4.5 Le infrastrutture di trasporto del retroporto

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-

⁹ Il disegno dell'interportualità italiana. Fattori di crescita, sviluppo della logistica e dinamiche territoriali, Franco angeli.

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



Fig. 7 – 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



Fig. 7 – ACI

5. I casi studio delle Zes del Mezzogiorno e del progetto di Zls in Emilia-Romagna: ipotesi di interventi di snellimento amministrativo e di incentivazione fiscale

5.1 Inquadramento nazionale delle semplificazioni amministrative e delle agevolazioni

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.

Con la legge di bilancio per il 2018 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 che definisce tali procedure per le ZES.

Il Piano di Sviluppo Strategico propedeutico all’istituzione della Zls deve prevedere, tra l’altro:

a) Le modalità con cui le strutture amministrative regionali e comunali garantiranno l’espletamento delle funzioni amministrative e di gestione

degli interventi di competenza locale anche in convenzioni con organismi a totale partecipazione pubblica;

- b) 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 ZIs (Genova, Trieste, Venezia) e per altre, come Livorno o Ravenna, è stato avviato un ragionamento preliminare di opportunità.

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 essere esclusivamente a carico della Regione) di una ZIs, sarà 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 sarà condotto sui 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 ZIs dell'Emilia-Romagna.

Prima di scendere all'analisi delle specifiche progettualità di ogni caso di studio, occorre evidenziare 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 ZIs. 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. 952/2013¹⁰. 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 ZIs, 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 (ma non per le ZIs), 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. Va ricordato, infatti, che le ZIs, a differenza delle Zes, non possono attivare incentivi a valere sul bilancio dello Stato, ma soltanto, eventualmente, a carico della singola Regione.

5.2 La Zes di Gioia Tauro

¹⁰ Tale possibilità è specificamente prevista anche per le ZIs dal DL 135/2018, convertito in legge 12/2019, all'art. 3-ter.

Imperniata 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.

5.3 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 vogliono 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.

5.4 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 vogliono 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.

5.5 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 insediatesi 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:
- **A 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.

5.6 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'istituzione 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.

5.7 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.

Snellimenti amministrativi – i casi di studio selezionati

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

Tipo di intervento	Descrizione dell'intervento	Regione proponente
	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

Tab. 10 – 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 tariffari	Riduzione degli oneri di urbanizzazione o delle tariffe per le spese di istruttoria necessarie alla localizzazione dell'impresa	Emilia-Romagna, Basilicata

Tab. 11 – Elaborazioni Srm da fonti programmatiche Regioni

6. I casi di studio internazionali: porti esteri dotati di zone franche

Nel presente capitolo, 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 diretti¹¹. 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.

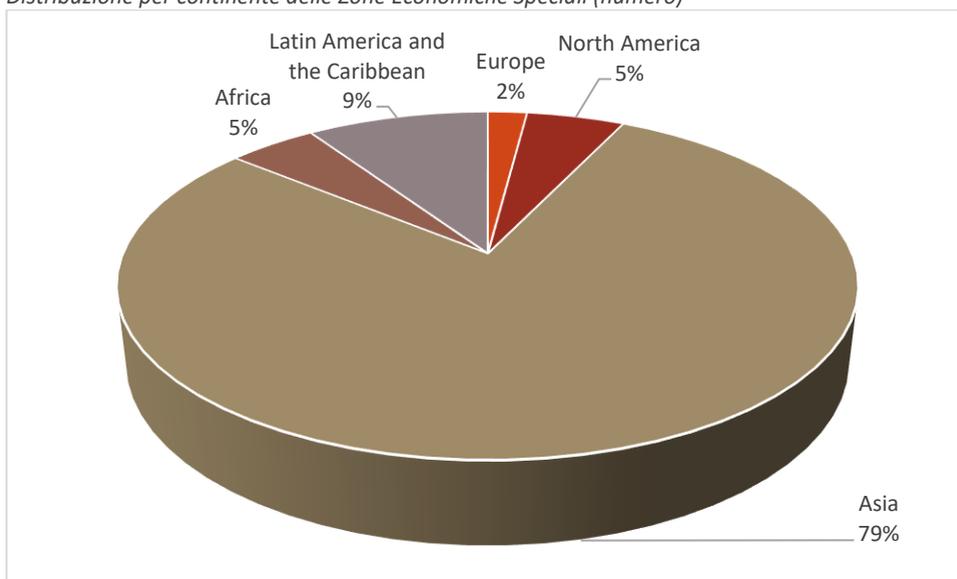
In particolare, oltre 4000 Special Economic Zones (SEZ) si trovano in Asia e nel Pacifico, con un attivismo notevole da parte della Cina che ne conta oltre 2500 mentre l'Europa ha un certo ritardo in tal senso (concentrando solo il 2% delle zone franche del mondo). La prima moderna zona è stata fondata 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;

¹¹ Fonte dei dati: Srm su dati UNCTAD (2019), *World Investment Report*

- 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.

Distribuzione per continente delle Zone Economiche Speciali (numero)



Graf. 37 – 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.

6.1 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, 9.000 di officine e stabilimenti e 3.000 di lockers. Le 36 imprese ivi ubicate svolgono attività di logistica integrata, magazzinaggio, assicurazioni marittime, spedizioni, godono:

- a) Di una esenzione fiscale temporanea (sospensione di IVA) per le merci in temporanea importazione o esportazione;
- b) Servizi doganali attivi h24;
- c) 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



Fig. 8 – Consorzio di gestione della zona franca

6.2 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.

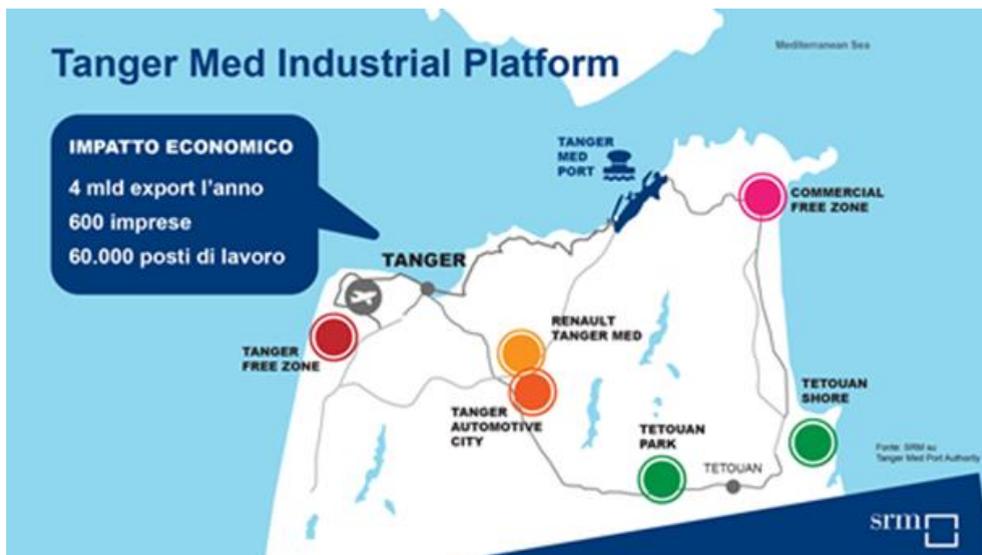


Fig. 9 - Fonte: SRM su Tanger Med Port Authority

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

È un Parco Industriale e Logistico che si pone l'ambizione di fornire servizi logistici e distributivi a valore aggiunto con annessi 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 contorniato 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.

6.3 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:

- 1) West Port Said;
- 2) Adabiya;
- 3) Al Tor;
- 4) 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. E' 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



Fig. 10 – Fonte: SRM su SCZone,
Tratto da: <https://www.sczone.eg/English/Map/Pages/SCZoneMap.aspx>

2) La seconda area integrata comprende East Port Said. E' 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, impaccettamento.

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. E' 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".

6.4 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, Maersk¹².

6.5 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.

¹² Fonte: Manufacturing services and Malta Freeport, Kpmg.

Sintesi dei principali elementi agevolativi di interesse dei casi studi internazionali esaminati

Elemento	Opzione preferibile	Descrizione
Tipologia di 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 di 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

Elemento	Opzione preferibile	Descrizione
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

Elemento	Opzione preferibile	Descrizione
		<p>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.</p> <p>Importante anche connettere il porto con il territorio circostante al fine di rendere più fluido il trasporto intermodale delle merci.</p>

Tab. 12 – Elaborazioni Srm da fonti dei case-study

7. Start-up innovative e nuove imprese legate alla ZIs di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

7.1 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.



Graf. 38 - 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 Unioncamere¹³, 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 Netval¹⁴, 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

¹³ Ottavo Rapporto sull'Economia del Mare, 31.10.2019

¹⁴ XIV Rapporto Netval, aprile 2018

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.

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

Tab. 13 - Fonte: elaborazioni SRM su dati CCIAA Latina

7.2 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**. E' 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 proposte.

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. E’ 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.

7.3 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 neo-imprenditori non italiani, magari attratti dalla presenza della ZIs 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 vogliono 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 ZIs.

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.

7.4 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.

7.5 Le policy di facilitazione dell’insediamento di nuove imprese e start-up innovative nell’area della ZIs derivanti dai casi di studio

Nel precedente paragrafo 5.6, 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 Zls.

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

Tab. 14 - 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

Tipo di intervento	Descrizione dell'intervento	Regione proponente
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 vogliono 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

Tab. 15 - 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

Tab. 16 - Fonte: elaborazioni SRM su dati programmazioni Regioni

8. Conclusioni: un modello di valutazione di impatto comparata per il progetto di ZIs di Civitavecchia ed una matrice di sintesi dei risultati più rilevanti

8.1 Una sintetica valutazione di impatto

In conclusione del presente lavoro, si intende fornire una previsione dell'impatto economico sul porto e sul territorio di gravitazione relativo all'investimento in ZIs. Il ruolo potenziale, in termini di maggiore attivazione, che un investimento per creare una ZIs può conseguire, rispetto allo scenario sopraesposto, può derivare da alcuni casi di studio. In particolare, Srm (2018)¹⁵ utilizza un panel di porti europei per stimare un tasso di crescita medio annuo connesso con la presenza di infrastrutture analoghe ad una ZIs. 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%.

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%.

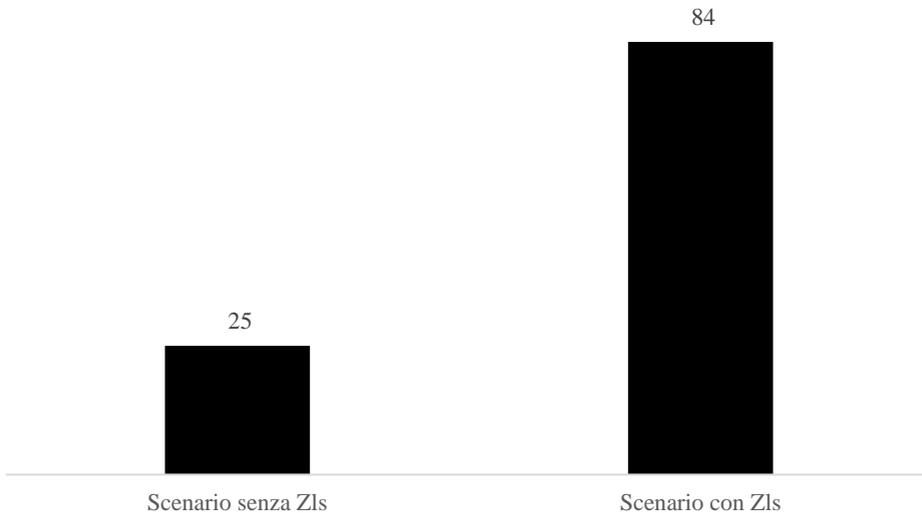
4) Gdansk: nel porto di Gdansk in Polonia una Zona Economica Speciale è stata istituita a partire dal 2006. Negli ultimi 10 anni il traffico portuale del porto ha visto un incremento annuo dell'83,5%.

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.

¹⁵ La ZES - Zona Economica Speciale della Sardegna: Gli scenari internazionali del Mediterraneo, la struttura produttiva e l'armatura portuale logistica al servizio delle imprese.

Scenari di crescita della movimentazione portuale di Civitavecchia al 2028, con e senza la ZIs (milioni di tonnellate)



Graf. 39 - Fonte: elaborazioni SRM

Secondo Antonellini-Bini-Dummi (2015)¹⁶ il Pil derivante dall'andamento dei traffici portuali, al netto del transshipment, 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).

¹⁶ Il traffico portuale italiano al 2030, in *Trasporto Marittimo e Porti*, VIII/2, 30

Tasso di crescita previsionale del Pil nel bacino gravitazionale di Civitavecchia, con e senza ZIs (mld€)



Graf. 40 - Fonte: elaborazioni SRM

8.2 Matrice riepilogativa dei principali risultati

Di seguito, si presenta una tavola sinottica riassuntiva dei principali risultati emersi dall'analisi, la cui valenza non è solamente di ricapitolazione di quanto scritto sinora, quanto piuttosto di suggerimento/proposta di linee di policy adeguate per il progetto di ZIs di Civitavecchia. Si riporteranno, quindi, i principali risultati in termini di suggerimenti per lo snellimento amministrativo e burocratico, per gli incentivi ed agevolazioni, per le politiche specifiche di sostegno alle start-up e nuove imprese, per la componente delle infrastrutture, l'analisi dei casi di studio di altri porti, italiani e non, in potenziale concorrenza, la ricapitolazione dei driver settoriali, primari e secondari, e delle risultanze dell'analisi di impatto potenziale della ZIs sul suo territorio.

Matrice riepilogativa finale dello studio

Snellimenti amministrativi

Snellimenti amministrativi

- ✓ Corridoi doganali semplificati (fast corridor)
- ✓ Esenzione degli investimenti produttivi in ZIs da vincoli regionali di consumo del suolo
- ✓ Stipulazione di Accordi di Programma interistituzionali per procedura unica di insediamento in ZIs 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 Ze 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 le 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

Snellimenti amministrativi

- ✓ 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
- ✓ 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

Incentivi ed agevolazioni

Incentivi ed agevolazioni

A livello nazionale (*)

- ✓ credito d'imposta di cui alla legge 208/2015 in formato "potenziato" fino a 50 milioni di euro

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)

Incentivi attivabili su scala regionale dai case study

- Contratto di programma a regia regionale dedicato a investimenti medio-grandi, di grandi imprese o PMI in rete, nei settori della S3 regionale 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
- Riduzione della componente regionale dell'IRAP e/o contributo regionale compensativo sull'IRAP commisurato all'investimento realizzato

Incentivi ed agevolazioni

- 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 ZIs

Politiche specifiche per start-up e nuove imprese

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

Previsti dalla Regione Lazio

- ✓ Fondo per la nascita e lo sviluppo di imprese start-up innovative: 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: 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

Politiche specifiche per start-up e nuove imprese

- ✓ Programma start-up Lazio: interventi di pre-seed, finalizzati a favorire con contributi la nascita di nuove imprese e l'implementazione degli spin off della ricerca
- ✓ Fondo Futuro: credito agevolato, riscuotibile a sportello per microimprese, anche nuove.
- ✓ Microcredito regionale per microimprese da costituire o costituite

Altri incentivi realizzabili dai case study

- ✓ 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 ZIs di Civitavecchia (aerospazio, agrifood).
- ✓ Accordo Regione- Università per favorire l'insediamento di spin-off in settori coerenti con le attività portuali nella ZIs,
- ✓ Costituzione nella ZIs 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 ZIs per l'insediamento di start up innovative o spin off appartenenti alle aree prioritarie della S3 o alla logistica portuale

Infrastrutture e vie di trasporto

Infrastrutture e vie di trasporto

Già in progettazione o realizzazione da parte di Adsp

- ✓ Nuovo corridoio TEN marittimo Barcellona-Civitavecchia-Ploce, che si colleghi con il corridoio TEN per Budapest
- ✓ Prolungamento diga foranea
- ✓ Completamento nuova darsena traghetti per Ro-Ro
- ✓ Urbanizzazione di aree retroportuali per stoccaggio autoveicoli
- ✓ Chiusura accordi con Interporto Civitavecchia, de trasformare in un distripark con attività manifatturiere light, CAR Guidonia e Interporto Orte
- ✓ Specializzazione dei fasci ferroviari interni al porto su automotive e prodotti metallurgici
- ✓ Realizzazione deviate e elettrificazioen completa del raccordo fra porto e stazione ferroviaria
- ✓ Miglioramento viabilità di raccordo con la darsena traghetti;
- ✓ Realizzazione di 2 rotatorie per svincolare il traffico veicolare non diretto al porto.

Infrastrutture e vie di trasporto

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 ZIs (ad es. Guidonia per agroalimentare, Interporto Civitavecchia per ortofrutta e automotive, Orte per prodotti metallurgici,...)
- ✓ 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)
- ✓ Elettrificazione banchina container
- ✓ Creazione di una banchina specifica per cantieristica da dismissione e di aree retrostanti per le relative lavorazioni

Concorrenti nazionali ed esteri

Concorrenti nazionali e non

Concorrenti nazionali

- ✓ Livorno: con la nuova Darsena Europa, sarà competitivo sui container, ma movimentata anche autoveicoli via Ro-Ro, ed ha difficoltà logistiche a raggiungere i mercati automotive del Centro Sud.
- ✓ Napoli: in concorrenza sul mercato dei container
- ✓ Piombino: in potenziale competizione se si sviluppasse la cantieristica da dismissione
- ✓ Porti fascia adriatica (soprattutto Ancona): in potenziale concorrenza sui prodotti metallurgici da/verso Ast

Qualora Civitavecchia riuscisse a difendere efficacemente il suo bacino potenziale di mercato dai concorrenti, potrebbe raggiungere i 4,6 milioni di Teu di container movimentati all'anno

Concorrenti stranieri

- ✓ Tangeri: per la movimentazione di container e Ro-Ro grazie a basso costo del lavoro in banchina, alti incentivi finanziari per realizzare attività produttive dentro la Zes, rilevante disponibilità di aree retroportuali attrezzate, configurazione del porto che favorisce la velocità delle manovre delle navi

Concorrenti nazionali e non

- ✓ Port Suez: per l'enorme disponibilità di ben 4 porti specializzati e numerose aree produttive retrostanti attrezzate e gestite da operatori specializzati cinesi, basso costo del lavoro, elevati incentivi fiscali e doganali, posizione strategica sul canale di Suez e lungo la Nuova Via della Seta con la Cina
- ✓ Barcellona: per la posizione all'interno dell'Unione Europea, i collegamenti con un'area urbana all'avanguardia per servizi alle imprese e attività di R&S e con l'aeroporto, la connessione con un corridoio TEN di collegamento con Francia, Benelux e Germania, la presenza di un'area industriale collegata al porto molto sviluppata e densa di multinazionali molto importanti

8.3 Griglia tematica di sistematizzazione dei risultati

In conclusione del lavoro, si espone una griglia tematica che associa, 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.

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	<p>Attivazione di un corridoio doganale semplificato (fast corridor)</p> <p>Esenzione degli investimenti produttivi in ZIs da vincoli regionali di consumo del suolo</p> <p>Procedura unica di insediamento in ZIs in variante alla pianificazione urbanistica/territoriale vigente</p> <p>Realizzazione di un SUAP regionale che coordini i SUAP locali e di uno Sportello Unico doganale digitalizzato</p>	<p>Nuovi piazzali di sosta veicoli</p> <p>Nuova darsena traghetti</p> <p>Miglioramento della viabilità di servizio portuale</p> <p>Miglioramento delle connessioni ferroviarie porto-stazione</p> <p>Realizzazione dell'autostrada tirrenica fra Civitavecchia e Rosignano</p> <p>Realizzazione del corridoio marittimo Barcellona-Civitavecchia-Ploce</p>	+3,3% di movimentazione annua fino al 2022
Container/rinfuse	Prodotti agroalimentari		Inserimento nel progetto della ZIs del CAR Guidonia	+16,5 milioni di euro da ricavi per fornitura pasti a

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
	in reefer e prodotti granari in rinfusa e fornitura pasti alle navi da crociera	<p>Ampliamento dell'utilizzo della conferenza di servizi semplificata ex art. 15-bis legge 241/1990</p> <p>Individuazione tassativa dei termini massimi di ogni procedimento amministrativo regionale afferente le imprese, con responsabilità economica del dirigente/ufficio inadempiente</p>	<p>e degli Interporti di Civitavecchia e Orte</p> <p>Trasferimento dei silos granari in nuove aree della banchina n.26</p> <p>Nuovo terminal crociere</p> <p>Completamento della SS Civitavecchia-Orte-Mestre</p>	navi crociera; +13,3% di movimentazione marittima di prodotti agricoli all'anno
	Prodotti chimici (saponi, detersivi, profumi)	<p>Modulistica unificata e standardizzata per le principali attività produttive</p>	<p>Miglioramento della viabilità di servizio portuale</p> <p>Miglioramento delle connessioni ferroviarie porto-stazione</p> <p>Realizzazione dell'autostrada tirrenica fra Civitavecchia e Rosignano</p>	+32% di movimentazione marittima in un anno

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
		Abrogazione leggi regionali inattive o superate e realizzazione di testi unici delle leggi regionali in materia di ambiente, territorio, attività produttive	<p>Completamento della SS Civitavecchia-Orte-Mestre</p> <p>Realizzazione del corridoio marittimo Barcellona-Civitavecchia-Ploce</p>	
	Prodotti farmaceutici	<p>Programma annuale di semplificazione amministrativa regionale</p> <p>Regimi doganali agevolati (**), ovvero zone franche doganali intercluse in sospensione di imposta e diritti doganali</p> <p>Contratto di programma a regia e finanziamento regionale</p>	<p>Miglioramento della viabilità di servizio portuale</p> <p>Miglioramento delle connessioni ferroviarie porto-stazione</p> <p>Realizzazione dell'autostrada tirrenica fra Civitavecchia e Rosignano</p> <p>Completamento della SS Civitavecchia-Orte-Mestre</p>	+36% di movimentazione marittima in un anno

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
	Componentistica aerospaziale	<p>dedicato a investimenti medio-grandi, di grandi imprese o PMI in rete, nei settori legati alla S3 regionale o ad attività connesse alla portualità</p> <p>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</p>	<p>Realizzazione del corridoio marittimo Barcellona-Civitavecchia-Ploce</p> <p>Miglioramento della viabilità di servizio portuale</p> <p>Miglioramento delle connessioni ferroviarie porto-stazione</p> <p>Realizzazione dell'autostrada tirrenica fra Civitavecchia e Rosignano</p> <p>Completamento della SS Civitavecchia-Orte-Mestre</p> <p>Realizzazione del corridoio marittimo Barcellona-Civitavecchia-Ploce</p>	<p>+22% di movimentazione marittima in un anno</p>

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
Rinfuse o container	Minerale ferroso, coke e prodotti siderurgici	<p>stipula di contratto di programma (cfr. supra) integrando diverse misure e risorse finanziarie del FESR e del FSE regionale</p> <p>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</p>	<p>Miglioramento della viabilità di servizio portuale</p> <p>Miglioramento delle connessioni ferroviarie porto-stazione</p> <p>Realizzazione dell'autostrada tirrenica fra Civitavecchia e Rosignano</p> <p>Completamento della SS Civitavecchia-Orte-Mestre</p> <p>Realizzazione del corridoio marittimo Barcellona-Civitavecchia-Ploce</p>	+8,8% di movimentazione marittima al 2023
	Logistica intermodale, servizi portuali e di trasporto,		Inserimento nel progetto della ZIs del CAR Guidonia e degli Interporti di Civitavecchia e Orte con	+ 249 milioni di euro di valore aggiunto regionale e +4.500 nuovi occupati dalla creazione di tali

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
	light manufacturing, packaging, labelling, groupage, servizi sanitari, di disinfestazione e biologici, ecc.	Utilizzo del Fondo regionale di microcredito (Fondo Futuro) per sostenere la creazione di nuove microimprese nella ZIs	<p>funzioni specializzate a servizio delle attività portuali della ZIs</p> <p>Miglioramento della viabilità di servizio portuale</p> <p>Miglioramento delle connessioni ferroviarie porto-stazione</p> <p>Realizzazione dell'autostrada tirrenica fra Civitavecchia e Rosignano</p> <p>Completamento della SS Civitavecchia-Orte-Mestre</p> <p>Realizzazione del corridoio marittimo Barcellona-Civitavecchia-Ploce</p>	attività nel perimetro della ZIs

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
	Cantieristica da dismissione		Recupero dell'area del cantiere ex-Privilege, attrezzandola per la dismissione ed il riciclaggio di navi	+ 200 nuovi addetti
	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	

() Si rammenta che non è possibile finanziare politiche agevolative per le imprese che si insediano in una ZIs del Centro Nord con oneri a valere sul bilancio dello Stato.*

*(**) Detta agevolazione è prevista per le ZIs dall'art. 3-ter del DL 135/2018. E' 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.*