Regione Lazio

Atti della Giunta Regionale e degli Assessori

Deliberazione 15 ottobre 2024, n. 797

Proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS), di cui alla DGR n. 40/2022. Approvazione del "Piano di Sviluppo Strategico - Aggiornamento 2024".

Oggetto: Proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS), di cui alla DGR n. 40/2022. Approvazione del "Piano di Sviluppo Strategico - Aggiornamento 2024".

LA GIUNTA REGIONALE

SU PROPOSTA dell'Assessore al "Bilancio, Programmazione economica, Agricoltura e sovranità alimentare, Caccia e Pesca, Parchi e Foreste", di concerto con il Presidente, con l'Assessore allo "Sviluppo economico, Commercio, Artigianato, Industria, Internazionalizzazione" e con l'Assessore ai "Lavori pubblici, Politiche di Ricostruzione, Viabilità, Infrastrutture";

VISTO lo Statuto della Regione Lazio;

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

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

VISTO il regolamento regionale 23 ottobre 2023, n. 9, concernente: "Modifiche al regolamento regionale 6 settembre 2002, n.1 (Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della giunta regionale) e successive modifiche. Disposizioni transitorie", il quale ha riorganizzato le strutture amministrative della Giunta regionale, in considerazione delle esigenze organizzative derivanti dall'insediamento della nuova Giunta regionale e in attuazione di quanto disposto dalla legge regionale 14 agosto 2023, n. 10;

VISTO il regolamento regionale 28 dicembre 2023, n. 12, concernente: "Modifiche al regolamento regionale 6 settembre 2002, n.1 (Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della giunta regionale) e successive modifiche. Disposizioni transitorie", con il quale sono state modificate le disposizioni transitorie del r.r. 9/2023;

VISTO in particolare l'art. 3 del regolamento regionale n. 9/2023 che modifica l'art. 20, comma 1, del suddetto regolamento regionale n. 1/2002 (Istituzione delle direzioni regionali), con il quale, ai sensi dell'art. 17, è istituita, tra le altre, la Direzione regionale "Programmazione economica, Centrale Acquisti, Fondi Europei, PNRR";

VISTA la deliberazione di Giunta regionale n. 14 dell'11 gennaio 2024, con la quale è stato conferito al Dott. Paolo Alfarone, l'incarico di Direttore della Direzione Regionale Programmazione economica, Centrale Acquisti, Fondi Europei, PNRR;

PRESO ATTO che il contratto accessivo all'incarico di cui al punto precedente è stato sottoscritto in data 01 febbraio 2024;

VISTO l'Atto di Organizzazione n. G01362 del 12/02/2024, modificato con l'Atto di Organizzazione n. G02295, del 01/03/2024, con il quale è stato definito l'assetto organizzativo della Direzione regionale Programmazione economica, Centrale acquisti, Fondi europei, PNRR, a decorrere dal 1° maggio 2024;

VISTA la comunicazione del Direttore generale, prot. n. 573860 del 30/04/2024, recante "indicazioni per l'operatività della riorganizzazione dell'apparato amministrativo disposta dal regolamento regionale 23 ottobre 2023, n. 9;

VISTA la legge regionale del 29 dicembre 2023 n. 23, concernente: "Legge di stabilità regionale 2024";

VISTA la legge regionale del 29 dicembre 2023 n. 24, concernente: "Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2024-2026";

VISTA la deliberazione della Giunta regionale del 28 dicembre 2023, n. 980, concernente: "Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2023-2025. Approvazione del "Documento tecnico di accompagnamento", ripartito in titoli, tipologie e categorie per le entrate ed in missioni, programmi, titoli e macroaggregati per le spese";

VISTA la deliberazione della Giunta regionale del 28 dicembre 2023, n. 981, concernente: "Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2023-2025. Approvazione del "Bilancio finanziario gestionale", ripartito in capitoli di entrata e di spesa e assegnazione delle risorse finanziarie ai dirigenti titolari dei centri di responsabilità amministrativa";

VISTA la deliberazione della Giunta regionale del 14 febbraio 2024, n. 75, concernente: "Indirizzi per la gestione del bilancio regionale 2024-2026 e approvazione del bilancio reticolare, ai sensi degli articoli 30, 31 e 32, della legge regionale 12 agosto 2020, n. 11";

VISTA la deliberazione della Giunta regionale del 24 aprile 2024, n. 284 concernente "Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2024-2026. Aggiornamento del Bilancio finanziario gestionale in relazione all'assegnazione delle risorse finanziarie ai dirigenti titolari dei centri di responsabilità amministrativa, di cui alla D.G.R. n. 981/2023, ai sensi dell'articolo 13, comma 5, della legge regionale 12 agosto 2020, n. 11";

VISTA la legge regionale 29 settembre 2024, n. 14 recante: "Assestamento delle previsioni di bilancio 2024-2026";

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

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

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

VISTO il Regolamento (UE) 29 febbraio 2024, n. 795, che istituisce la piattaforma per le tecnologie strategiche per l'Europa (STEP);

VISTA la Comunicazione della Commissione Europea C(2023) 8654 del 18 dicembre 2023, che approva la carta degli aiuti a finalità regionale per il periodo dal 1º gennaio 2024 al 31 dicembre 2027, come modificata dalla Comunicazione della Commissione Europea C(2024) 6797 del 03 ottobre 2024;

VISTO il PR Lazio FESR 2021-2027, contrassegnato con il CCI I021IT16RFPR008, approvato con Decisione di esecuzione C(2022) 7883 final del 26 ottobre 2022, come da ultimo modificato con Decisione C(2024) 6747 final del 26/09/2024;

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

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

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

VISTO il decreto-legge del 7 maggio 2024, n. 60, convertito con modificazioni dalla legge 4 luglio 2024, n. 95, recante ulteriori disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione;

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

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

VISTE, altresì**:**

- la deliberazione di Giunta regionale 30 ottobre 2018, n. 621 (Avvio iter amministrativo per l'istituzione della ZLS relativamente all'area portuale del Tirreno Centro Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta) (L.205/2017)) con la quale è stato stabilito:
  - di avviare l'iter per l'elaborazione di una proposta corredata dal "Piano di Sviluppo Strategico", da presentare al Presidente del Consiglio dei Ministri, per l'istituzione di una "Zona Logistica Semplificata" (ZLS), con riferimento alle aree portuali del Lazio, di cui alla circoscrizione dell'Autorità Portuale del Mare Tirreno Centro Settentrionale, al fine di creare le condizioni favorevoli per l'attrazione di nuovi investimenti in tali aree e contribuire alla competitività, alla crescita economica sostenibile e all'incremento del livello occupazionale dell'intero cluster portuale e logistico laziale;
  - di costituire un "Gruppo di Lavoro incaricato della definizione degli atti finalizzati alla presentazione della ZLS e, in particolare, dell'elaborazione del Piano di Sviluppo Strategico", al fine di dare avvio al suddetto iter amministrativo, "senza oneri diretti o indiretti sul bilancio regionale";
  - che il Gruppo di lavoro deve comprendere, tra gli altri, esperti di diversificata e comprovata esperienza, nella materia della programmazione territoriale, nel diritto amministrativo e nel diritto della navigazione, rappresentanti dell'Autorità Portuale, delle direzioni regionali competenti e dovrà svolgere la propria attività assicurando il coinvolgimento dei comuni interessati;
  - di individuare gli indirizzi e i principi operativi che il Gruppo di lavoro dovrà seguire nell'elaborazione del "Piano di Sviluppo Strategico" e nella selezione delle aree da destinare alla ZLS;
- la deliberazione di Giunta regionale 29 gennaio 2019, n. 29 "Individuazione componenti Gruppo di lavoro per istituzione Zona Logistica Semplificata del Tirreno Centro Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta)";
- la deliberazione di Giunta regionale 18 maggio 2021 n. 272 (Attuazione dell'Agenda per la Semplificazione per il periodo 2020-2023);

VISTA la legge regionale 27 dicembre 2019, n. 28 "Legge di stabilità regionale 2020" e in particolare l'articolo 4 "Misure per lo sviluppo economico e l'attrattività territoriale degli investimenti";

VISTA la deliberazione di Giunta regionale n. 514 del 30/07/2020 "Legge regionale del 27 dicembre 2019, n. 28, articolo 4, comma 4. Approvazione del modello standard per la stipula degli accordi di insediamento e sviluppo";

CONSIDERATO che, ai sensi dell'art 1, comma 63, della citata legge 27 dicembre 2017, n. 205 e ss.mm.ii., la ZLS è istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta della regione interessata, per una durata massima di sette anni, rinnovabile fino a un massimo di ulteriori sette anni e che la proposta è corredata di un piano di sviluppo strategico, specificando la delimitazione delle zone interessate in coerenza con le zone portuali;

VISTO il Piano di Sviluppo Strategico ed i relativi allegati, comprensivo dell'individuazione delle aree da destinare alla ZLS, così come trasmesso - all'esito delle attività del citato Gruppo di lavoro - dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale con nota 11594 del 30/09/2021;

VISTA la deliberazione della Giunta regionale dell'8 febbraio 2022, n. 40: "Proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS). Approvazione del "Piano di Sviluppo Strategico";

VISTA la nota n. 2041940 del 01/03/2023, con la quale il Presidente della Regione Lazio, ai sensi dell'articolo 1, comma 63, della legge 205/2017, ha trasmesso il Piano di Sviluppo Strategico ai competenti organi governativi, ai fini dell'istituzione della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale;

VISTA la nota n. 0000597-P-28/03/2022 con la quale la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministro per il Sud e la coesione territoriale, ai fini del completamento dell'iter di istituzione della ZLS nella Regione Lazio, ha trasmesso osservazioni al fine di avviare una interlocuzione tecnica necessaria per una revisione in tempi rapidi e in particolare:

1. è stato rilevato che la proposta di P.S., molto articolata e ricca di informazioni e di mappe. dovrebbe essere maggiormente focalizzata sugli specifici contenuti richiesti dall'articolo 6 comma 1 lettere a-m del DM 12 del 2018 cui le disposizioni di legge relative alle istituzioni delle ZLS rimanda;
2. l'estensione di oltre 14.000 ettari è sensibilmente sovradimensionata rispetto alla superficie massima di 5709 ettari calcolata secondo il criterio in uso per le ZLS dal DPCM numero 12 del 2018 e dovrà pertanto essere ridimensionata tenendo conto di tale limite massimo;
3. si segnala la necessità di identificare all'interno delle porzioni di territorio individuate le aree occupate da imprese con le relative destinazioni e le aree disponibili per l'insediamento industriale e alla luce di tali indicazioni delineare indirizzi chiari per lo sviluppo industriale e logistico così come per la politica di incentivazione più adatta a sostenerlo si suggerisce inoltre di focalizzare le analisi sui territori inclusi nel perimetro della ZLS e di verificare la reciproca coerenza delle stesse;

VISTO l'articolo 18 della legge regionale 7 agosto 2024, n.17 che modifica, ulteriormente estendendolo, l'ambito di applicazione degli strumenti di semplificazione introdotti con l'articolo 4 della già citata legge regionale del 27 dicembre 2019, n. 28;

VISTO il "Piano di Sviluppo Strategico", come aggiornato in conformità alle osservazioni del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di cui all'allegato parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, comprensivo dell'individuazione delle aree da destinare alla ZLS (Allegato 1), predisposto dal citato Gruppo di lavoro in coerenza con quanto previsto dal DPCM del 4 marzo 2024, n. 40, trasmesso formalmente con nota prot. n. 1266924 del 15/10/2024;

CONSIDERATO:

- che, in conformità a quanto previsto dall'art. 3 DPCM del 4 marzo 2024, n. 40, il criterio metodologico prioritario applicato per la selezione delle porzioni di territorio interessate dall'istituzione della ZLS Lazio ha privilegiato gli aspetti collegati con lo sviluppo industriale ed economico del territorio relativamente alle attività logistico-portuali di riferimento in funzione anche alle relative infrastrutture di collegamento, considerando quali parimenti di interesse l'implementazione del sistema delle relazioni internazionali di impresa e, più in generale, il consolidamento del tessuto imprenditoriale laziale individuando in tale scenario anche il nesso economico funzionale previsto per le aree non adiacenti al fine di rilanciare territori che hanno un potenziale tessuto produttivo;

- che, all'interno delle aree identificate come da approccio sopra illustrato la definizione dell'estensione della ZLS Lazio è stata sviluppata con l'obiettivo di minimizzare il consumo di suolo (prediligendo le aree industriali occupate) e massimizzando l'impatto del combinato disposto degli incentivi legati alla Carta degli Aiuti e del Decreto relativo al credito di imposta applicabile alle ZLS del 30 agosto 2024 n. 60 (Tax credit ZLS);

- che il Piano di Sviluppo Strategico aggiornato tiene conto della individuazione delle aree basata su parametri urbanistico/territoriali in linea con quanto disciplinato dal DPCM del 4 marzo 2024, n. 40: nello specifico sono state identificate, in via prioritaria, le aree portuali andando, successivamente, a identificare ambiti produttivi economicamente collegati ai suddetti porti;

- che primario aspetto urbanistico è stato quello di individuare aree ricadenti in zona urbanistica classificata "D - produttiva" ma limitandole a quelle già edificate; questa ultima limitazione è basta sul principio della riduzione di consumo del suolo e sul riuso degli immobili esistenti, nella logica del superamento dell'urbanistica di espansione a favore del riuso, del riciclo, del recupero del costruito, finalità di lungo periodo della "Strategia dell'UE per il suolo per il 2030";

ATTESO che ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del citato DPCM 40/2024, in data 14/10/2024 si è tenuto un incontro in videoconferenza con le OO.SS., le Associazioni di categoria, gli Enti e i Comuni interessati dalla ZLS, ai fini della consultazione in ordine al Piano di Sviluppo Strategico aggiornato;

RITENUTO pertanto di approvare il "Piano di Sviluppo Strategico - Aggiornamento 2024" di cui all'allegato parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, comprensivo del relativo Allegato 1, quale proposta di istituzione di ZLS nella Regione Lazio, che risulta in linea con l'intento di creare condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi per consentire, nelle aree interessate, lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese;

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

DELIBERA

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

- di approvare l'allegato "Piano di Sviluppo Strategico - Aggiornamento 2024", comprensivo dell'Allegato 1, quale proposta d'istituzione della Zona Logistica Semplificata nella Regione Lazio, che forma parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.

Il Presidente della Regione provvederà, ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del D.P.C.M. 4 marzo 2024, n. 40, alla trasmissione del "Piano di Sviluppo Strategico - aggiornamento 2024" di cui alla presente deliberazione al Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, ai fini dell'istituzione della Zona Logistica Semplificata nella Regione Lazio.

Le Direzioni regionali interessate per materia provvederanno, ciascuna per quanto di competenza, a dare attuazione a quanto previsto nel Piano Strategico a seguito dell'istituzione della suddetta Zona Logistica Semplificata.

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

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

REGIONE LAZIO

Zona Logistica Semplificata del Lazio – A-Trazione Lazio

Piano di sviluppo strategico

Ottobre 2024

REGIONE LAZIO

SOMMARIO

PREMESSA **4**

1. RELAZIONE ILLUSTRATIVA DEL CONTESTO ECONOMICO E SOCIALE DEL LAZIO PER LA ZLS **8**

1.1 Sistema produttivo regionale 8

1.1.1 Principali indicatori economici 8

1.1.2 Grado di innovazione del sistema produttivo regionale 12

1.1.3 Livello di competitività del sistema produttivo regionale 16

1.1.4 Commercio estero 17

1.2 Sviluppo sostenibile 18

1.2.1 Strategia regionale per lo Sviluppo Sostenibile e Zona Logistica Semplificata 18

2. AREA DI INTERVENTO DELLA ZLS, ATTIVITA' E SPECIALIZZAZIONE TERRITTORIALE, COMUNI E PIATTAFORME – Art. 5, co. 1, lett. d) DPCM 40/2024 ..... **23**

2.1 Settori e filiere da sostenere e rafforzare nella ZLS 23

2.2 I Comuni della zona logistica semplificata 26

2.3 Le piattaforme logistiche 45

3. PERIMETRAZIONE AREE ZLS – Art. 5, co. 1, lett. a) DPCM 40/2024 ..... **49**

3.1 Selezione dei Comuni di riferimento per la ZLS 49

3.2 Selezione delle aree di pertinenza per la ZLS 51

4. ANALISI DEL QUADRO INFRASTRUTTURALE DEL LAZIO – Art. 5, co. 1, lett. b) DPCM 40/2024 ..... **55**

4.1 Sistema viario e ferroviario della Regione Lazio 55

4.2 Il Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica e la ZLS 56

4.3 L'accessibilità ai comuni della ZLS 58

5. IDENTIFICAZIONE DELLE SEMPLIFICAZIONI E DEI BENEFICI PROCEDURALI PREVISTI – Art. 5, co. 1, lett. e) DPCM 40/2024 ..... **67**

5.1 La semplificazione normativa e amministrativa nel Piano di Sviluppo Strategico della ZLS della Regione Lazio 67

5.2 Leggi regionali e strumenti per la semplificazione amministrativa nella ZLS 68

5.2.1 Legislazione regionale in materia di semplificazione 68

5.2.2 I servizi di *front office* per le imprese in ambito ZLS 71

di seguito sono illustrati i principali aspetti procedurali e punti di attenzione finalizzati a identificare le misure regionali per la semplificazione e lo snellimento procedurale destinate alle imprese localizzate in area ZLS 72

5.3 Pianificazione di misure per l'efficientamento dei servizi portuali e doganali 77

6. IDENTIFICAZIONE DELLE AGEVOLAZIONI E DEGLI INCENTIVI ECONOMICI – Art. 5, co. 1, lett. g) DPCM 40/2024 ..... **78**

6.1 Le sovvenzioni per la ZLS nella programmazione dei fondi strutturali 2021-2027 78

6.1.1 Agevolazioni comunitarie 81

6.2 Il credito di imposta e gli aiuti di Stato ... 88
6.2.1 Il credito di imposta ... 88
6.2.2 Gli aiuti di Stato a finalità regionale ... 91
6.3 Le agevolazioni doganali ... 92
6.4 Gli strumenti di promozione territoriale delle imprese ... 93
6.4.1 Contratti di sviluppo ... 93
6.4.2 Accordi per l'innovazione ... 94
6.5 Le opportunità per le imprese ... 94
6.5.2 Agevolazioni nazionali ... 95
6.5.3 Agevolazioni regionali ... 99
6.6 Le agevolazioni e gli incentivi a supporto dei fabbisogni dei settori target per la ZLS ... 109
6.6.1 Punti di debolezza dei settori *target* in ambito ZLS e necessità di sostegno ... 109
6.6.2 Associazione strumenti più rilevanti in funzione del fabbisogno rilevato ... 109
7. ANALISI DEGLI IMPATTI ECONOMICO E SOCIALI ATTESI DELLA ZLS – Art. 5, co. 1, lett. c) DPCM 40/2024 111
7.1 Introduzione ... 111
7.2 Metodologia ... 113
7.2.1 La costruzione degli scenari e il modello I/O ... 113
7.2.2 L'impatto della ZLS: la leva degli Investimenti Fissi Lordi ... 120
7.3 La stima dell'impatto combinato ... 121
7.4 Conclusioni ... 123
8. IL MODELLO DI GOVERNANCE DELLA ZLS - Art. 5, co. 1, lett. i) ; Artt. 9, 10, 11 ... 124
8.1 Identificazione della struttura di governance ... 124
8.2 Il livello politico – strategico ... 124
8.2.1 Il Comitato di Indirizzo ... 124
8.2.2 La Cabina di Regia ... 126
8.3 Il livello amministrativo – gestionale ... 127
8.3.1 La Struttura Tecnica ... 127
8.3.2 Il Centro di Servizi Unico ... 128
8.4 Accordi, Convenzioni e protocolli d'intesa ... 130
8.4.1 Gli accordi con le Prefetture ... 130
8.4.2 Altri accordi, convenzioni e protocolli d'intesa ... 130
9. La consultazione dei soggetti interessati alla costituzione della ZLS – Art. 5, co. 1, lett. h) DPCM 40/2024 ... 132

Allegato 1

PREMESSA

L'istituto delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) rappresenta una recente frontiera di riflessione sulle politiche per lo sviluppo economico dei territori italiani.

Introdotte in prima battuta con il decreto legislativo n. 91/2017, che si rifà a precedenti esperienze internazionali di zone economiche speciali (ZES) e poi confermate dalla Legge di Bilancio 2018, le ZLS mirano principalmente a creare "condizioni favorevoli" in termini economici, finanziari e amministrativi per consentire lo "sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle Regioni più sviluppate".

L'introduzione delle ZLS nel nostro ordinamento rispondeva, in particolare, all'esigenza di estendere, anche alle imprese che operano al loro interno e alle nuove imprese che vi si stabiliscono, alcuni dei vantaggi che erano stati previsti dal c.d. Decreto Mezzogiorno a favore delle ZES (Zone Economiche Speciali, regionali e interregionali) del Sud Italia.

Con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 4 marzo 2024, n. 40, sono state emanate le discipline attuative delle ZLS, in cui sono state definite le modalità di istituzione delle ZLS (comprese le ZLS interregionali), la loro durata, i criteri per l'identificazione e la delimitazione dell'area ZLS, le misure di organizzazione e di funzionamento delle ZLS, le misure di semplificazione e di agevolazione applicabili alle ZLS.

In merito alle attività propedeutiche della ZLS nella Regione Lazio, il 30 ottobre 2018, con l'approvazione della delibera della Regione Lazio n. 621 è stato avviato l'iter amministrativo per l'istituzione della Zona Logistica Semplificata relativamente alle aree portuali e retroportuali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Con l'adozione di tale delibera regionale si è dato, quindi, avvio, nel giugno 2019, al lavoro del Gruppo Regionale di Esperti (di seguito anche Gruppo di Lavoro) nominato con deliberazione della Regione Lazio n. G07643 del 5 giugno 2019, avente il compito di approfondire i contenuti e i settori di attività della futura ZLS e dimostrare, così, i presupposti nonché la necessità di tale istituzione.

Con Deliberazione della Giunta Regionale dell'8 febbraio 2022, n. 40 è stato approvato il Piano di Sviluppo Strategico, considerato quale prima base di sviluppo per il Presente Piano.

La Regione Lazio, come anche declinato nel precedente Piano sopracitato, intende associare alla ZLS i seguenti obiettivi strategici:

- sviluppare nuovi investimenti da parte delle piccole e medie imprese locali nei settori di riferimento dell'economia regionale, quali l'agroalimentare, l'*automotive*, il settore farmaceutico e quello chimico, il *packaging*, i servizi, la nautica da diporto e la cantieristica navale, gli impianti di energia rinnovabile ivi incluse le attività rivolte alla produzione degli stessi impianti, la grande distribuzione e il turismo, finalizzati all'eco-innovazione di prodotto, al consolidamento delle *supply chain* e all'espansione dei mercati di sbocco, soprattutto esteri;
- attirare investimenti di nuovi operatori in grado di assorbire la mano d'opera in uscita da settori in crisi o soggetti a pesanti ristrutturazioni o di incrementare i livelli di occupazione;
- promuovere l'integrazione delle catene del valore e la c.d. "filiera corta" a livello regionale e interregionale, attraverso la valorizzazione e il rilancio del ruolo e delle funzioni di integrazione logistica e produttiva dei sistemi portuali e delle piattaforme e degli snodi logistici regionali, promuovendo la realizzazione delle opere infrastrutturali di collegamento tra i porti del Lazio e tali piattaforme logistiche, favorendo in tal modo lo sviluppo in chiave ecosostenibile dei trasporti (riducendo i tempi di percorrenza) nonché lo sviluppo e l'integrazione dei corridoi trasversali Tirreno/Adriatici;
- attivare le azioni infrastrutturali e funzionali necessarie perché il territorio regionale acquisisca un ruolo logistico-infrastrutturale centrale all'interno dei flussi di trasporto di merci e passeggeri al livello locale,

nazionale ed internazionale, proponendosi così, sia per le imprese localizzate nella regione che per quelle operanti al di fuori di essa, come area logistica infrastrutturata, efficiente, innovativa e sostenibile. In particolare, si intende dare nuovo impulso funzionale al sistema portuale laziale, affinché possa recuperare livelli di competitività tali per poter competere strutturalmente nel proprio contesto di mercato;

- ricostruire un'identità "marittima" adeguata al suo sviluppo costiero, in grado di produrre sinergia tra aree costiere ed aree interne, connettendo efficacemente il territorio interessato e creando tutte quelle sinergie istituzionali, imprenditoriali e di servizio utili alla caratterizzazione del Lazio come regione che sul mare e dal mare può fondare una parte rilevante del proprio sviluppo economico ed occupazionale.

Al fine di conseguire tali obiettivi, il presente Piano di Sviluppo Strategico, che pur assumendo quale base di riferimento il precedente "Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale", lo supera integrandolo in ragione dell'aggiornamento del contesto socio-economico, delle novità normative riferite alla ZLS ma anche all'introduzione di strumenti di programmazione importanti nella Regione (quadro AIUTI, STEP, ecc) e di contesto competitivo, in primis la ZES unica, e presenta un insieme di misure articolato nelle seguenti linee di intervento strategico:

- snellimento amministrativo e burocratico delle procedure amministrative per l'ottenimento delle autorizzazioni per attività produttive e per la realizzazione di opere (ivi incluse quelle all'interno dell'ambito portuale demaniale), intervenendo anche sul miglioramento generale della capacità amministrativa e sulla promozione delle Aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA);
- efficientamento dei servizi portuali e doganali (es. digitalizzazione dei processi; creazione di corridoi controllati doganali, ecc.), valorizzando il nesso economico funzionale tra i porti del *network* laziale con i principali centri logistici ed interporti del Lazio;
- rafforzamento dei collegamenti funzionali strutturali tra i porti e i centri logistici attraverso il potenziamento delle linee ferroviarie di collegamento e di quelle stradali, individuando le priorità;
- definizione dei benefici fiscali e/o di contributi per coloro che svolgono attività imprenditoriali all'interno della ZLS;
- attivazione di strumenti di finanza pubblica, con il coinvolgimento della Regione o della BEI, a favore delle imprese che sono insediate (o intendono insediarsi) nelle aree ZLS.

Il criterio metodologico applicato per la definizione delle porzioni di territorio interessate dall'istituzione della Zona Logistica Semplificata ha privilegiato gli aspetti collegati con lo sviluppo industriale ed economico del territorio relativamente alle attività logistico-portuali di riferimento, considerando parimenti di interesse l'implementazione del sistema delle relazioni internazionali di impresa e, più in generale, il consolidamento del tessuto imprenditoriale laziale, ma identificando anche le opportunità e il contesto infraregionale di riferimento.

Sono stati selezionati i seguenti indicatori, rilevabili su base comunale:

- presenza o meno di aree industriali all'interno del comune;
- presenza all'interno del comune di imprese cosiddette "port related", ovvero appartenenti ai settori di impresa che – secondo le statistiche ufficiali – maggiormente interagiscono con gli attuali sistemi portuali livello di internazionalizzazione del tessuto imprenditoriale comunale;
- livello di presenza all'interno del comune di attività imprenditoriali.

All'interno delle aree identificate, come da approccio sopra illustrato, la definizione dell'estensione della ZLS Lazio è stata sviluppata con l'obiettivo minimizzare il consumo di suolo (prediligendo le aree industriali già occupate) e massimizzando l'impatto del combinato disposto degli incentivi legati alla Carta degli Aiuti di Stato a finalità regionale e del Decreto relativo al credito di imposta applicabile alle ZLS (DL Coesione e DPCM 30 agosto 2024).

Sono inoltre inclusi i Comuni nei quali insistono infrastrutture portuali e piattaforme logistiche di rilevanza regionale.

La proposta di Piano di sviluppo strategico della ZLS del Lazio viene articolata nei Capitoli/paragrafi riportati nel box che segue dove vengono indicati gli specifici riferimenti alla normativa (DPCM n. 40 del 2024).

Capitolo/Paragrafo		Riferimento DPCM 4 marzo 2024 n. 40
2.	**AREA DI INTERVENTO DELLA ZLS, ATTIVITA' E SPECIALIZZAZIONE TERRITTORIALE, COMUNI E PIATTAFORME – Art. 5, co. 1, lett. d) DPCM 40/2024**	**Art. 5, co. 1, lett. d)**
2.1	Settori e filiere da sostenere e rafforzare nella ZLS	Art. 5, co. 1, lett. d)
2.2	I Comuni della zona logistica semplificata	Art. 5, co. 1, lett. d)
2.3	Le piattaforme logistiche	Art. 5, co. 1, lett. d)
3.	**PERIMETRAZIONE AREE ZLS – Art. 5, co. 1, lett. a) DPCM 40/2024**	**Art. 5, co. 1, lett. a)**
3.1	Selezione dei Comuni di riferimento per la ZLS	Art. 5, co. 1, lett. a)
3.2	Selezione delle aree di pertinenza per la ZLS	Art. 5, co. 1, lett. a)
3.3	Le aree selezionate a livello di Comune	Art. 5, co. 1, lett. a)
4.	**ANALISI DEL QUADRO INFRASTRUTTURALE DEL LAZIO – Art. 5, co. 1, lett. b) DPCM 40/2024**	**Art. 5, co. 1, lett. b)**
4.1	Sistema viario e ferroviario della Regione Lazio	Art. 5, co. 1, lett. b)
4.2	Il Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica e la ZLS	Art. 5, co. 1, lett. b)
4.3	L'accessibilità ai Comuni della ZLS	Art. 5, co. 1, lett. b)
5.	**IDENTIFICAZIONE DELLE SEMPLIFICAZIONI E DEI BENEFICI PROCEDURALI PREVISTI – Art. 5, co. 1, lett. e) DPCM 40/2024**	**Art. 5, co. 1, lett. e)**
5.1	La semplificazione normativa e amministrativa nel Piano di Sviluppo Strategico della ZLS della Regione Lazio	Art. 5, co. 1, lett. e)
5.2	Leggi regionali e strumenti per la semplificazione amministrativa nella ZLS	Art. 5, co. 1, lett. e)
5.2.1	Legislazione regionale in materia di semplificazione	Art. 5, co. 1, lett. e)
5.2.2	I servizi di front office per le imprese in ambito ZLS	Art. 5, co. 1, lett. e)
5.2.3	Le misure regionali per lo snellimento burocratico nelle ZLS	Art. 5, co. 1, lett. e)
5.3	Pianificazione di misure per l'efficientamento dei servizi portuali e doganali	Art. 5, co. 1, lett. e)
6.	**IDENTIFICAZIONE DELLE AGEVOLAZIONI E DEGLI INCENTIVI ECONOMICI – Art. 5, co. 1, lett. g) DPCM 40/2024**	**Art. 5, co. 1, lett. g)**
6.1	Le sovvenzioni per la ZLS nella programmazione dei fondi strutturali 2021-2027	Art. 5, co. 1, lett. g)
6.1.1	Agevolazioni comunitarie	Art. 5, co. 1, lett. g)
6.2	Il credito di imposta e gli aiuti di Stato	Art. 5, co. 1, lett. g)
6.2.1	Il credito di imposta	Art. 5, co. 1, lett. g)
6.2.2	Gli aiuti di Stato a finalità regionale	Art. 5, co. 1, lett. g)
6.3	Le agevolazioni doganali	Art. 5, co. 1, lett. g)
6.4	Gli strumenti di promozione territoriale delle imprese	Art. 5, co. 1, lett. g)
6.4.1	Contratti di sviluppo	Art. 5, co. 1, lett. g)
6.4.2	Accordi per l'innovazione	Art. 5, co. 1, lett. g)
6.5	Le opportunità per le imprese	Art. 5, co. 1, lett. g)
6.5.2	Agevolazioni nazionali	Art. 5, co. 1, lett. g)
6.5.3	Agevolazioni regionali	Art. 5, co. 1, lett. g)
6.6	Le agevolazioni e gli incentivi a supporto dei fabbisogni dei settori target per la ZLS	Art. 5, co. 1, lett. g)
6.6.1	Punti di debolezza dei settori target in ambito ZLS e necessità di sostegno	Art. 5, co. 1, lett. g)
6.6.2	Associazione strumenti più rilevanti in funzione del fabbisogno rilevato	Art. 5, co. 1, lett. g)
7.	**ANALISI DEGLI IMPATTI ECONOMICO E SOCIALI ATTESI DELLA ZLS – Art. 5, co. 1, lett. c) DPCM 40/2024**	**Art. 5, co. 1, lett. c)**
7.1	Introduzione	Art. 5, co. 1, lett. c)
7.2	Metodologia	Art. 5, co. 1, lett. c)
7.2.1	La costruzione degli scenari e il modello I/O	Art. 5, co. 1, lett. c)
7.2.2	L'impatto della ZLS: la leva degli Investimenti Fissi Lordi	Art. 5, co. 1, lett. c)
7.3	La stima dell'impatto combinato	Art. 5, co. 1, lett. c)

Capitolo/Paragrafo		Riferimento DPCM 4 marzo 2024 n. 40
7.4	Conclusioni	Art. 5, co. 1, lett. c)
8.	**IL MODELLO DI GOVERNANCE DELLA ZLS**	**Art. 5, co. 1, lett. i); Artt. 9, 10, 11**
8.1	Identificazione della struttura di governance	Artt. 9, 10, 11
8.2	Il livello politico – strategico	Artt. 9, 10, 11
8.2.1	Il Comitato di Indirizzo	Art. 10
8.2.2	La Cabina di Regia	Art. 11
8.3	Il livello amministrativo – gestionale	Artt. 9, 10, 11
8.3.1	La Struttura Tecnica	Artt. 9, 10, 11
8.3.2	Il Centro di Servizi Unico	Artt. 9, 10, 11
8.4	Accordi, Convenzioni e protocolli d'intesa	Art. 5, co. 1, lett. i)
8.4.1	Gli accordi con le Prefetture	Art. 5, co. 1, lett. i)
8.4.2	Altri accordi, convenzioni e protocolli d'intesa	Art. 5, co. 1, lett. i)
9.	**La consultazione dei soggetti interessati alla costituzione della ZLS – Art. 5, co. 1, lett. h) DPCM 40/2024**	**Art. 5, co. 1, lett. h)**

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

1.1 Sistema produttivo regionale

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

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

1.1.1 Principali indicatori economici

Le stime ufficiali sui conti economici territoriali per il periodo 2020-2022[1] evidenziavano che nell'anno della pandemia, il 2020, la caduta del PIL regionale è stata del 9,1 per cento (-9,0 per cento in Italia), determinata sia dalla contrazione della componente interna degli impieghi (-11,1 per cento la spesa per consumi finali sul territorio regionale in linea con quanto avvenuto a livello nazionale) sia dalla riduzione di quella estera (le esportazioni si erano contratte del 7,7 per cento e le importazioni del 6,9 per cento). La ripresa dell'attività economica regionale nel 2021 (+5,6 per cento) è stata meno intensa di quella nazionale (+8,3 per cento) mentre la dinamica di crescita del 2022 è stata simile sia nel Lazio sia in Italia (+3,7 per cento) per il maggior contributo percentuale della spesa per consumi finali sul territorio delle famiglie.

Voci	Lazio						Italia	
	2020	2021	2022	2020/2019	2021/2020	2022/2021	2021/2020	2022/2021
Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato	177,2	187,0	193,9	-9,1	5,6	3,7	8,3	3,7
Consumi finali interni	128,6	134,8	...	-8,0	4,8	...	4,4	...
- Spesa per consumi finali sul territorio economico, famiglie resid. e non residenti	95,9	101,5	108,9	-11,1	5,9	7,3	5,4	6,1
- Spesa per consumi finali delle ISP senza scopo di lucro al servizio delle famiglie	1,7	1,8	...	-17,9	9,2	...	9,1	...
- Spesa per consumi finali delle Amministrazioni Pubbliche	30,9	31,4	...	3,7	1,5	...	1,5	...
Investimenti fissi lordi	31,5	36,9	...	-4,0	17,1	...	20,7	...

Fonte: Istat, *Conti economici territoriali*, dicembre 2023.

Figura 1 - DEFR Lazio 2025: conto risorse e impieghi del Lazio. Anni 2020-2022 (valori concatenati con anno di riferimento 2015 espressi in miliardi; variazioni annue espresse in percentuale)

Il PIL per abitante nel Lazio a valori concatenati, nell'ultimo triennio disponibile 2020-2022, è aumentato mediamente al tasso del 4,9 per cento (+6,4 per cento nella media nazionale). Dinamiche simili ma con una maggior *performance* regionale hanno riguardato i redditi interni da lavoro dipendente per occupato dipendente (+5,8 per cento in media nel Lazio e +5,5 per cento in media a livello nazionale) e il reddito disponibile delle famiglie consumatrici per abitante (+5,4 per cento in media nel Lazio e +5,5 per cento in media a livello nazionale)

[1] Istat, Conti economici territoriali | Anni 2020-2022, dicembre 2023. Le informazioni riguardano le stime definitive dei conti economici territoriali per il 2020, quelle semi-definitive per il 2021 e quelle preliminari per il 2022. I conti regionali e provinciali sono stimati in conformità a quanto stabilito dal "Sistema europeo dei conti nazionali e regionali" (Sec2010) e sono coerenti con i dati nazionali diffusi a settembre 2023. I dati della popolazione residente utilizzati nel calcolo dei valori pro-capite sono coerenti con i risultati del Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni. I risultati relativi al 2022 sono ottenuti utilizzando un approccio econometrico basato su indicatori e, pertanto, potranno essere soggetti ad ampie revisioni. Rapporti annuali regionali sul 2023 la voce Indicatori ITER e Regio-coin

	LAZIO					ITALIA	
TIPO DI AGGREGATO	2020	2021	2022	2021/2020	2022/2021	2021/2020	2022/2021
Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato per abitante (a)	30.851	32.681	33.913	5,9	3,8	8,9	3,9
Valore aggiunto per abitante (a)	27.892	29.480	30.581	5,7	3,7	8,6	3,9
Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato per abitante (b)	32.381	34.651	37.181	7,0	7,3	10,3	7,0
Valore aggiunto per occupato (b)	62.503	66.443	70.687	6,3	6,4	8,0	5,1
Redditi interni da lavoro dipendente per occupato dipen. (b)	36.969	39.302	41.399	6,3	5,3	6,3	4,7
Valore aggiunto per abitante(b)	29.289	31.166	33.492	6,4	7,5	9,5	7,1
Reddito disponibile delle famiglie consumatrici per abit. (b)	20.056	21.133	22.280	5,4	5,4	5,3	5,7

Fonte: Istat, *Principali aggregati territoriali di Contabilità Nazionale* | *Valori pro-capite*, marzo 2024. – (a) valori concatenati con anno di riferimento 2015. – (b) Prezzi correnti.

Figura 2- DEFR Lazio 2025: principali valori pro-capite per tipo di aggregato. Anni 2020-2022 (valori concatenati con anno di riferimento 2015 e valori correnti espressi euro; variazioni espresse in percentuale)

Nell'anno successivo alla pandemia, il 2021, il valore complessivo dell'attività economica regionale – espressa in termini di valore aggiunto a valori concatenati[2] – era aumentata del 5,3 per cento, manifestando una dinamica inferiore a quella nazionale (+8,1 per cento) ascrivibile alla non piena ripresa del settore turistico, soprattutto dei visitatori stranieri, che aveva penalizzato i settori del commercio non alimentare, della ristorazione e della ricezione.

Il settore primario aveva ristagnato nel Lazio e si era ridotto dello 0,7 per cento in Italia; il terziario, nel complesso, aveva manifestato una dinamica lievemente superiore (+5,4 per cento) alla media complessiva delle attività ma inferiore alle performance nazionali (+6,2 per cento).

Il valore aggiunto dell'industria in senso stretto si era ridotto dell'1,1 per cento mentre gli incentivi per la ristrutturazione e la riqualificazione energetica delle abitazioni e l'aumento dei lavori pubblici avevano rivitalizzato il comparto dell'edilizia (+22,6 per cento nel Lazio e +20,6 per cento nella media nazionale).

BRANCA DI ATTIVITÀ (NACE REV2)	2020	2021	2022	QUOTE 2020	QUOTE 2021	QUOTE 2022	2021/2020	2022/2021
Totale attività economiche	160.181	168.703	174.853	100,0	100,0	100,0	5,3	3,6
Agricoltura, silvicoltura e pesca	1.945	1.944	1.967	1,2	1,2	1,1	- 0,0	1,2
Attività estrattiva, manifatturiere ... costruzioni .. (a)	21.881	22.977	23.572	13,7	13,6	13,5	5,0	2,6
- Attività estrattiva...fornitura di energia elettrica.... (b)	16.001	15.830	15.874	10,0	9,4	9,1	- 1,1	0,3
- - Industria estrattiva	661	1.124	..	0,4	0,7	..	70,0	..
- - Industria manifatturiera	8.344	9.424	..	5,2	5,6	..	12,9	..
- - Fornitura di energia elettrica, gas, ...	5.552	3.887	..	3,5	2,3	..	- 30,0	..
- - Fornitura di acqua, reti fognarie, ...	1.525	1.733	..	1,0	1,0	..	13,6	..
- Costruzioni	5.876	7.204	7.764	3,7	4,3	4,4	22,6	7,8
Servizi	136.363	143.788	149.337	85,1	85,2	85,4	5,4	3,9
- Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione ...(c)	42.006	46.855	51.260	26,2	27,8	29,3	11,5	9,4
- Attività finanziarie e assicurative, attività immobiliari ...(d)	53.585	55.077	55.971	33,5	32,6	32,0	2,8	1,6
- Amministrazione pubblica e difesa, assic. sociale...(e)	40.822	41.941	42.284	25,5	24,9	24,2	2,7	0,8

Fonte: Istat, *Conti economici territoriali*, dicembre 2023. – (a) attività estrattiva, attività manifatturiere, fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata, fornitura di acqua, reti fognarie, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento, costruzioni; (b) attività estrattiva, attività manifatturiere, fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata, fornitura di acqua, reti fognarie, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento; (c) commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli, trasporti e magazzinaggio, servizi di alloggio e di ristorazione, servizi di informazione e comunicazione; (d) attività finanziarie e assicurative, attività immobiliari, attività professionali, scientifiche e tecniche, amministrazione e servizi di supporto; (e) amministrazione pubblica e difesa, assicurazione sociale obbligatoria, istruzione, sanità e assistenza sociale, attività artistiche, di intrattenimento e divertimento, riparazione di beni per la casa e altri servizi. – (1) L'utilizzo degli indici a catena comporta la perdita di additività delle componenti concatenate espresse in termini monetari. Infatti, la somma dei valori concatenati delle componenti di un aggregato non è uguale al valore concatenato dell'aggregato stesso. Il concatenamento attraverso gli indici di tipo Laspeyres garantisce tuttavia la proprietà di additività per l'anno di riferimento e per l'anno seguente.

Figura 3 - DEFR Lazio 2025: Lazio: valore aggiunto. Anni 2019-2022 (valori in milioni di euro; valori concatenati (1) con anno di riferimento 2015)

[2] Anno di riferimento 2015

Nell'ultimo anno disponibile, il 2022, la crescita complessiva del valore aggiunto, decelerando, era risultata – comunque – robusta (+3,6 per cento) e pari a quella nazionale (+3,7 per cento): l'agricoltura aveva contribuito all'aumento espandendo il prodotto dell'1,2 per cento e l'industria in senso stretto era lievemente avanzata (+0,3 per cento); le costruzioni, riducendo il tasso di crescita rispetto al 2021, avevano contribuito alla crescita complessiva aumentando il valore del 7,8 per cento (+10,1 per cento in Italia); l'aumento del commercio regionale (+9,4 per cento) aveva trascinato l'intero terziario (+3,9 per cento).

Con la prosecuzione delle agevolazioni fiscali[3] connesse con le ristrutturazioni e la ripresa del mercato immobiliare, nel 2022, il settore delle costruzioni – come osservato – dovrebbe aver incrementato il valore aggiunto del 7,8 per cento e, dunque, si potrebbe prevedere un andamento positivo degli investimenti.

Dall'analisi delle informazioni dell'ultimo triennio disponibile emerge una composizione del prodotto caratterizzata dalla stazionarietà dell'agricoltura (tra l'1,1 e l'1,2 per cento dell'intero valore aggiunto regionale), una tendenziale riduzione dell'industria in senso stretto (dal 10 al 9,1 per cento), un incremento significativo delle costruzioni (dal 3,7 al 4,4 per cento), il graduale incremento dell'incidenza dei servizi (dall'85,1 all'85,4 per cento).

Imprese

Il settore industriale nel Lazio si caratterizza per una significativa presenza di multinazionali; queste imprese, maggiormente esposte all'andamento del commercio internazionale, operano soprattutto nei settori estrattivo, energetico e in alcuni comparti della manifattura.

Il gap tra il valore aggiunto manifatturiero regionale[4] (pari al 5,6 per cento del valore aggiunto totale) e quello della media delle regioni del Centro-nord (attorno al 19 per cento) e della media nazionale (tra il 16 e il 17 per cento) permane elevato. La quota di addetti alle unità locali manifatturiere laziali (rispetto all'Italia), nella media del periodo, contribuisce con una percentuale attorno 3,9 per cento (la Toscana con il 7,8, la Lombardia con il 24,2, l'Emilia-Romagna con l'11,9, il Veneto con il 14,1 per cento). Il contributo regionale si è ridotto dell'1,1 per cento sia nel lungo periodo sia – ma con minor intensità – negli ultimi cinque anni (-0,6 per cento).

Il tasso di natalità[5] delle imprese manifatturiere laziali nel lungo periodo si è collocato, in media d'anno, attorno 6,0 per cento (in Toscana è in media il 5,2 per cento, nel Veneto e in Lombardia tra il 3,7 e il 3,6 e in Emilia-Romagna il 4,1). Nel lungo periodo non sono state rilevate significative variazioni mentre negli anni più recenti si è assistito ad una contrazione (-2,3 per cento in media d'anno tra il 2017 e il 2021) causata, principalmente, dagli effetti della pandemia. Parallelamente, il tasso di mortalità[6] delle imprese manifatturiere, pari al 7,5 per cento in media d'anno tra il 2011 e il 2021 (6,5 per cento in Toscano, tra il 4,8

[3] Alla fine del 2022, nel Lazio, con il Superbonus introdotto dal DL 34/2020 (decreto «rilancio») gli interventi complessivi che prevedevano investimenti ammessi a detrazione sono stati 29.345 pari a 6,1 miliardi di cui 2,7 per 3.474 interventi effettuati nei condomini (valore medio pari a 769 mila euro) e 1,9 miliardi per 15.828 interventi su edifici unifamiliari (valore medio di 177 mila euro). Relativamente all'ecobonus, introdotto con il DL 63/2014, gli interventi effettuati nel Lazio erano stati 95.580 per un volume di investimenti di 621 milioni di cui il 42,6 per cento in serramenti, il 15,9 per cento per caldaia a condensazione e il 15,9 per cento per impianti a biomasse. Il risparmio energetico conseguito è stato, nel complesso, di 156 GWh/anno: 122 GWh/anno nella provincia di Roma, 10 e 11 GWh nelle province, rispettivamente, di Latina e Frosinone, 9 in provincia di Viterbo e 5 in provincia di Rieti. Fonte: Agenzia Nazionale Efficienza Energetica-Enea, Rapporto annuale | Efficienza energetica, dicembre 2023.

[4] Istat, Rapporto sulla competitività dei settori produttivi | 12a edizione, 28 marzo 2024. Nei dati regionali non sono compresi i dati relativi alle filiali estere; le informazioni statistiche derivano da elaborazioni delle unità funzionali che comportano una disaggregazione dei dati nazionali – classificati per attività economica prevalente – in dati regionali per attività economiche effettivamente esercitate a livello locale.

[5] Rapporto percentuale tra il numero di imprese nate nell'anno t e la popolazione di imprese attive nell'anno t

[6] Rapporto percentuale tra numero di imprese cessate nell'anno t e numero di imprese attive nell'anno t.

e il 4,9 in Veneto e Lombardia, 5,5 in Emilia-Romagna), si è ridotto del 2,3 per cento frenando ulteriormente la dinamica nell'ultimo quinquennio (-2,6 per cento).

Nota la natalità delle imprese, il tasso di sopravvivenza[7] delle imprese manifatturiere dopo cinque anni per il Lazio è stato, nel lungo periodo, il 49,2 per cento in media; nell'ultimo anno disponibile la percentuale è stata del 50,0 per cento. Nelle altre regioni del Centro-nord, nell'ultimo anno disponibile si osservano percentuali di sopravvivenza leggermente superiori in Emilia-Romagna (50,3 per cento), percentuali più elevate in Lombardia e in Toscana (54,0 e 54,4 per cento) e, soprattutto nel Veneto (57,7 per cento).

Occupazione

Nel 2023 l'occupazione è aumentata per il terzo anno consecutivo, superando il livello pre-pandemia: la crescita è stata del 2,3 per cento, una dinamica in linea con quella dell'anno precedente e di poco più elevata della media nazionale. Il tasso di occupazione nella classe di età 15-64 anni è salito dal 61,8 al 63,2 per cento, rimanendo superiore a quello dell'Italia.

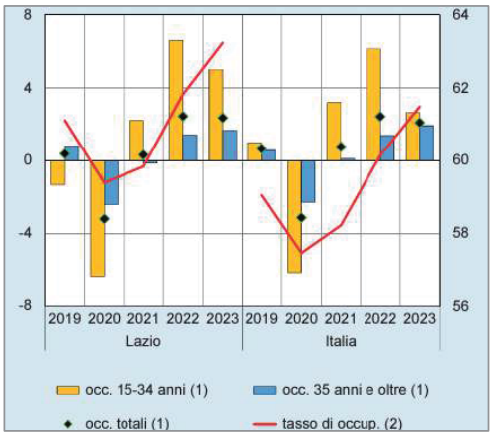


Figura 4 - Occupati e tasso di occupazione (variazioni e valori percentuali) - L'economia del Lazio, Rapporto annuale Banca d'Italia (giugno 2024) - Fonte: Istat, Rilevazione sulle forze di lavoro (RFL). (1) Variazioni percentuali. – (2) Classe di età 15-64 anni; valori percentuali.

All'aumento degli occupati hanno contribuito soprattutto i servizi e, in misura minore, le costruzioni. L'espansione ha interessato sia la componente dipendente sia quella autonoma (2,1 e 3,5 per cento, rispettivamente); a quest'ultima, tornata ad aumentare dopo un quadriennio di calo, è riconducibile oltre un quarto della crescita dell'occupazione regionale. Nell'ambito dei lavoratori dipendenti sono aumentati soprattutto gli addetti a tempo determinato; la componente stabile ha contribuito in misura lieve alla variazione totale, a differenza di quanto accaduto a livello nazionale.

[7] Rapporto percentuale tra numero di imprese ancora in vita dopo cinque anni sul totale della coorte di nate nell'anno di riferimento.

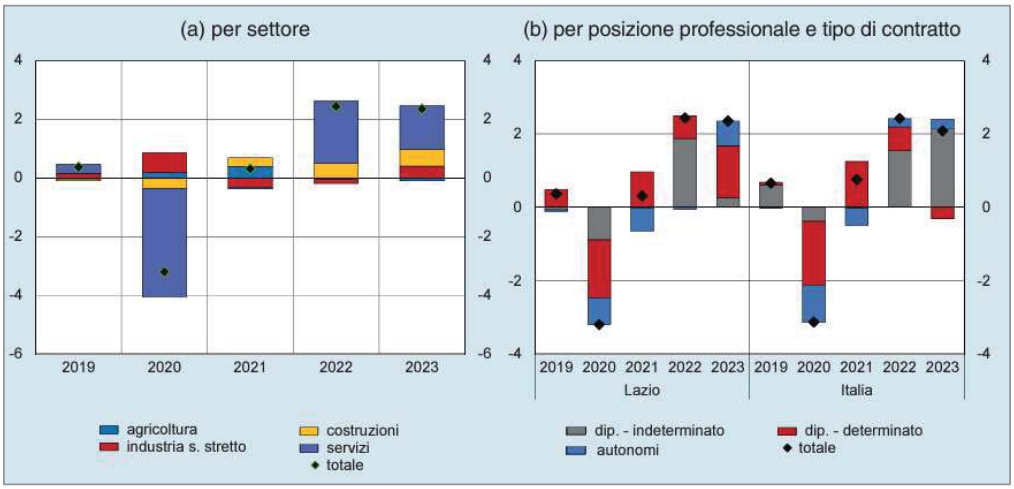


Figura 5 - Contributi alla crescita dell'occupazione (variazioni e punti percentuali) - L'economia del Lazio, Rapporto annuale Banca d'Italia (giugno 2024). - Fonte: elaborazioni su dati Istat, RFL.

L'offerta di lavoro è tornata ad aumentare, pur rimanendo ancora al di sotto dei livelli pre-pandemia (fig. 3.4 e tav. a3.1). La crescita (43.000 unità) è risultata inferiore a quella degli occupati (55.000); ne è conseguito un calo del tasso di disoccupazione, che si è portato dal 7,7 al 7,2 per cento, un valore poco al di sotto della media nazionale (7,7).

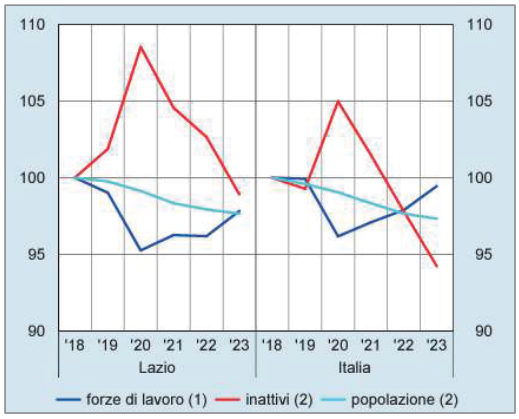


Figura 6 - Forze di lavoro, inattivi e popolazione (indici: 2018=100) - L'economia del Lazio, Rapporto annuale Banca d'Italia (giugno 2024) - Fonte: elaborazioni su dati Istat, RFL. (1) Classe di età 15-89 anni. – (2) Classe di età 15-64 anni.

1.1.2 Grado di innovazione del sistema produttivo regionale

Nell'ambito del *Regional Innovation Scoreboard 2023*[8], la Regione Lazio è definibile come "*innovation follower*" (con prestazioni in innovazione cresciute nel tempo dell'17,9%), ovvero un territorio che si colloca immediatamente dietro i territori "*Innovation Leader*" che, per definizione, sono sulla frontiera dell'innovazione tecnologica e industriale del continente. Questo posizionamento, indice della capacità di

[8] Il *Regional Innovation Scoreboard* (RIS), predisposto dalla Commissione europea, valuta in modo comparativo la performance dell'innovazione delle regioni europee su un numero limitato di indicatori. Il RIS 2023 fornisce una valutazione comparativa delle prestazioni dei sistemi di innovazione in 239 regioni di 22 paesi dell'UE, Norvegia, Serbia, Svizzera e Regno Unito. Cipro, Estonia, Lettonia, Lussemburgo e Malta sono inclusi a livello nazionale.

partecipazione al processo di innovazione, si deve alla concomitante presenza di un significativo potenziale di ricerca, vasto e profondo, e di una crescente capacità di trasformazione di tale ricerca in innovazione tecnologica per il settore industriale. In figura sono rappresentati i punti di forza relativi (ad esempio, gli specialisti ICT impiegati) e i punti deboli (ad esempio domande di brevetto PCT). Il grafico *radar* permette di leggere i punti di forza relativi rispetto all'Italia (linea arancione) e rispetto all'UE (linea blu).

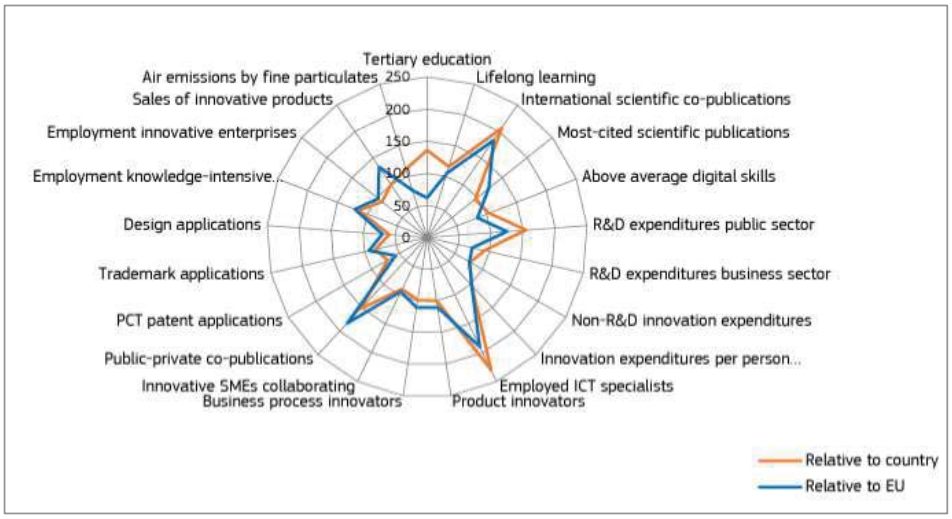


Figura 7 - Lazio Regional Innovation Scoreboard 2023 - Fonte: Commissione Europea 2023

Al fine di promuovere un utilizzo più efficiente dei Fondi Strutturali ed un incremento delle sinergie tra le differenti politiche dell'UE, nazionali e regionali, la Commissione Europea ha fissato tra le condizionalità ex-ante della Programmazione 2014-2020, la realizzazione da parte di Stati Membri e Regioni di proprie Strategie per la Specializzazione Intelligente (S3-*Smart Specialisation Strategy*)[9], con l'obiettivo di far emergere le eccellenze del territorio con prospettive di successo sul mercato globale e di attrazione di investimenti, delineare le specializzazioni più adatte al loro potenziale di innovazione e disegnare percorsi di sostegno coerenti, focalizzati e selettivi.

Per il ciclo di programmazione 2021-2027, la Regione Lazio ha avviato la revisione della propria Strategia per la specializzazione intelligente attraverso un approccio innovativo mirato a favorire la crescita e l'occupazione a partire dall'individuazione delle aree e dei settori di attività più competitivi, che coinvolge gli operatori economici e gli attori della conoscenza attivi nel Lazio in un processo di scoperta imprenditoriale. Il principale elemento di novità rispetto alla Strategia 2014-2020 riguarda l'introduzione di due nuove Aree di Specializzazione (AdS): "*Automotive*" ed "Economia del Mare".

Di seguito vengono brevemente descritte le 9 aree di specializzazione (AdS) della RIS3 del Lazio, identificate per la programmazione 2021-2027:

- Aerospazio: settore dove il Lazio ha un riconosciuto vantaggio competitivo europeo e globale, quartier generale di competenze industriali e tecnico-scientifiche riconosciute a livello internazionale, sede del primo distretto tecnologico aerospaziale italiano.
- Scienze della Vita: settore di rilevanza internazionale, con eccellenze nella ricerca e industrialmente competitivo nel comparto farmaceutico e biomedicale.

[9] Regolamento (UE) N. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013.

- Beni culturali e tecnologie della cultura: facendo leva su un patrimonio artistico-culturale unico al mondo, il Lazio ospita competenze uniche sia per la sua tutela sia per la sua valorizzazione e fruizione sostenibile, anche grazie all'applicazione di tecnologie digitali innovative e al contributo delle imprese creative.
- Industrie creative digitali: muovendo dalla tradizionale eccellenza nel settore del cinema e dell'audiovisivo, sempre più si afferma il contributo decisivo delle industrie creative e culturali all'insorgenza di *emerging industries* capaci di competere sullo scenario globale, grazie ad applicazioni innovative in settori tradizionali.
- *Agrifood*: settore di eccellenze di nicchia (sia scientifiche sia produttive), che ospita realtà che integrano contenuti tecnologici avanzati provenienti da numerosi settori abilitanti, quali lo spazio, l'ICT, le *nanotech*, i nuovi materiali, le *biotech* ed altri, e prevede nuovi mercati verso salute, bio-economia, ambiente e turismo.
- *Green Economy*: il territorio regionale ha grandi potenzialità ed è soggetto ideale per soluzioni "*green*" guidate anche dalla domanda pubblica. Hanno sede sul territorio regionale i maggiori player del settore energetico, nonché eccellenze nella ricerca dei materiali innovativi, inclusi materiali biobasati e campioni nazionali ed europei del *packaging* verde.
- Sicurezza: La sicurezza rappresenta uno degli ambiti di elezione per l'applicazione di molte tecnologie di matrice spaziale, tra cui sorveglianza e controllo ambientale (traffico aereo, navigazione, etc.), comunicazioni, sistemi di identificazione e rilevamento, gestione delle crisi, di territorio, degli asset e delle infrastrutture, gestione e processamento sicuro di informazioni, sicurezza chimica, batteriologica, radiologica, nucleare ed esplosivi (cbrne, per mercati non di difesa).
- *Automotive* e Mobilità sostenibile: ambito tematico ampio, che non coincide con il settore industriale in senso stretto ma che si estende più in generale alla mobilità intelligente, sicura e sostenibile di persone e merci e ha il suo pivot nella presenza sul territorio regionale del più innovativo stabilimento per la produzione intelligente di automobili.
- Economia del mare: la Regione individua il Mare (24 comuni costieri, oltre 300km di costa) come elemento chiave attorno al quale realizzare attività di ricerca, sviluppo, innovazione e trasferimento tecnologico con le quali sostenere la competitività della nostra industria. Il Mare è un tema orizzontale, come lo sono le tecnologie, e per questa sua caratteristica è in grado di favorire l'emersione di opportunità e collaborazioni anche trans-settoriali. Si pensi ai temi dei nuovi materiali, dei combustibili verdi, dei veicoli connessi e intelligenti, della robotica e dell'automazione, fondamentali per un settore come la cantieristica, ma che sono patrimonio e sfida anche di altri settori chiave dell'economia laziale, come l'*automotive*, l'aerospazio e la sicurezza.

Con riferimento a quanto sopra riportato risulta di interesse segnalare che le imprese del Lazio con almeno 3 addetti attive in un'area di specializzazione sono quasi 28mila pari al 30,9 per cento delle imprese totali con almeno 3 addetti; nella media nazionale l'incidenza è del 29,1 per cento; la maggior concentrazione di imprese regionali si osserva nella specializzazione agro-alimentare (40,0 per cento); le industrie creative digitali riguardano oltre 2.600 imprese e le scienze della vita interessano oltre 1.500 imprese. Appare rilevante il coinvolgimento delle imprese regionali nella *green economy*.

Con il Regolamento (UE) 2024/795 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 febbraio 2024 è stata istituita la Piattaforma delle tecnologie strategiche per l'Europa (*Strategic Technologies for Europe Platform* - «STEP»), iniziativa lanciata dall'Unione Europea con l'obiettivo di rafforzare l'autonomia tecnologica del continente e sostenere la sua *leadership* globale in settori strategici chiave. La piattaforma mira a coordinare gli sforzi tra Stati membri, industria, università e istituzioni di ricerca, facilitando investimenti strategici e creando sinergie tra progetti europei.

Nel Lazio, la presenza di multinazionali è particolarmente concentrata in settori produttivi strettamente legati a quelli tecnologici, ambiti nei quali STEP punta a promuovere lo sviluppo e potenziare la capacità produttiva su scala europea. Tra i settori dell'industria laziale che hanno maggiori connessioni con uno o più degli ambiti tematici della piattaforma STEP, che rendono il territorio particolarmente attrattivo per investimenti nello sviluppo e la produzione di tecnologie avanzate, si segnalano:

- Industria farmaceutica [Ateco: 21] - l'industria farmaceutica laziale è il primo polo produttivo regionale in Italia per valore esportato (11,5 miliardi di euro, pari al 23% dell'*export* totale nazionale nel 2023). Nel Lazio, in particolare, sono presenti imprese con un'elevata specializzazione in farmaci sia di sintesi chimica sia biotecnologici, nei vaccini, nelle terapie avanzate antitumorali e immunoterapiche, nelle malattie rare e nei plasmaderivati. Nel campo delle biotecnologie applicate alla salute (*red biotech*), hanno sede nel Lazio 49 delle 408 aziende operanti in Italia, che rappresentano il 24% del fatturato nazionale, il 28% degli investimenti in R&S e il 25% dei ricercatori.
- Aerospazio e Difesa [Ateco: 20.51, 25.4, 30.3, 30.4, 33.16] - Il comparto industriale del Lazio è tra i leader del settore Aerospazio e Difesa a livello non solo nazionale ma anche europeo. Il Lazio si distingue tra le regioni italiane anche per quanto riguarda le esportazioni. Negli ultimi cinque anni, dal 2019 al 2023, la regione ha contributo per quasi un terzo (27%) delle esportazioni nazionali di Aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi.
- ICT [Ateco: 61, 62, 63] - Anche in questo settore, il Lazio risulta essere il primo polo italiano per export. I numeri del Lazio nel 2021, secondo elaborazioni di Unindustria su dati ISTAT, vedono l'ICT laziale occupare 96mila addetti (pari al 18% del totale nazionale), avere una presenza di 14mila imprese (13% delle unità locali a livello nazionale), che generano 9,6 mld € di valore aggiunto (21% dell'ICT Italia).
- Energia [Ateco:19, lettera D] - Il Lazio rappresenta il secondo polo italiano per valore aggiunto. Secondo le elaborazioni di Unindustria su dati ISTAT, nel 2021 il settore nel Lazio vede 11.400 addetti (pari al 12% degli addetti a livello nazionale), 1.160 imprese (7% delle unità locali a livello nazionale) che generano 5,7 mld € valore aggiunto (il 17% del totale nazionale settore). Si conferma pertanto un posizionamento sui segmenti di mercato a maggior valore aggiunto con 505mila € di valore aggiunto per addetto (contro 353mila € della media nazionale).

In conclusione, le caratteristiche dell'ecosistema dell'innovazione laziale e gli elementi di forza della base produttiva regionale in alcuni settori maggiormente connessi alle tecnologie critiche di STEP, sorreggono l'orientamento della Regione di prevedere il sostegno del programma nei tre domini della piattaforma STEP (tecnologie digitali / *deep tech*; tecnologie pulite e biotecnologie), in tutti i settori tecnologici in cui essi sono articolati.

Si segnala, in aggiunta l'iniziativa strategica, finanziata dal PNRR, di realizzare nel Lazio il "*Rome Technopole*"[10], che – proprio in tre ambiti coincidenti con quelli coperti da STEP, tecnologie *digital*, tecnologie verdi e salute – intende avvicinare sempre di più l'offerta di competenze, ricerca e innovazione dell'ecosistema laziale alle esigenze delle imprese, regionali e non. Il progetto "*Rome Technopole*" (RTP), attualmente in corso di realizzazione, è oggetto di un significativo investimento del PNRR di circa 110 milioni di euro (Missione 4, Componente 2, Investimento 1.5), grazie al quale si realizzerà un nuovo "Ecosistema dell'innovazione", fisicamente collocato nell'area di Roma.

Il cuore del progetto finanziato dal PNRR si sviluppa su tre aree tematiche, caratterizzate dalla più alta qualificazione e dalla più forte presenza industriale sul territorio regionale:
- Transizione Energetica;
- Transizione Digitale;
- Salute & *Bio-Pharma*.

Anche in questo caso, appare evidente come le tre macroaree del RTP presentino una fortissima correlazione con STEP, a conferma del fatto che il Lazio conta su capacità nella ricerca e *leadership* industriale con tutti e tre gli ambiti tecnologici individuati dalla piattaforma.

[10] La Fondazione Roma Technopole è stata costituita l'8 giugno 2022 per rappresentare l'ecosistema dell'innovazione del Lazio, aggregando tutte le università pubbliche e private, i centri di ricerca nazionali, la Regione Lazio, il Comune di Roma, le Camere di Commercio regionali, Unindustria e decine di imprese innovative.

La presenza di RTP sul territorio, inoltre, può rappresentare un fattore chiave per l'attrazione di investimenti qualificati nel Lazio, che già ha nell'accesso a un capitale umano ricco di competenze e a un potenziale di ricerca di grande qualità in un amplissimo spettro di domini della scienza due delle ragioni per le quali player industriali di primissimo livello hanno scelto di operare nella Regione.

1.1.3 Livello di competitività del sistema produttivo regionale

Le analisi sugli elementi regionali dei principali argomenti della competitività – relativi sia all'ultimo decennio (2011-2021) sia agli ultimi cinque anni (2017-2021) – inglobano gli effetti della seconda rilevante recessione nazionale del 2011 e dello *shock* all'offerta determinato dal *lockdown* conseguente la pandemia del 2020.

In termini di struttura, le unità locali manifatturiere laziali – con dimensioni medie di 6,3 unità in tendenziale crescita – rappresentano, nella media del periodo, il 5,3 della manifattura nazionale (la Toscana il 9,7, la Lombardia il 20,3, l'Emilia-Romagna il 9,2 e il Veneto l'11,5 per cento); nell'orizzonte d'analisi decennale si è osservata una lieve riduzione della quota – attorno allo 0,2 per cento – mentre vi è stata una sostanziale stabilità negli ultimi cinque anni.

Argomento	Aggregati e indicatori economici	Valori			Variazioni (medie di periodo)	
		2019	2020	2021	2012-2021	2017-2021
Struttura	Quota di Unità Locali (a)	5,3	5,3	5,3	-0,2	-0,1
Struttura	Quota di Addetti alle Unità Locali (a)	3,8	3,8	3,8	-1,1	-0,6
Struttura	Quoziente di localizzazione (b)	0,4	0,4	0,4	-0,2	1,8
Struttura	Dimensione media delle Unità Locali (b)	6,5	6,5	6,6	0,3	1,2
Struttura	Quota di fatturato (a)	11,8	13,5	11,8	-4,9	-4,4
Demografia	Tasso di natalità delle imprese (a)	6,2	5,0	5,3	0,0	-2,3
Demografia	Tasso di mortalità delle imprese (a)	8,4	6,9	6,0	-2,3	-2,6
Demografia	Tasso di sopravvivenza delle imprese a cinque anni (a)	48,6	52,9	50,0	0,8	1,5
Demografia	Tasso lordo di turnover delle imprese (a)	14,6	11,9	11,3	-1,6	-2,8
Demografia	Tasso netto di turnover delle imprese (a)	-2,1	-2,0	-0,7	46,8	97,3
Performance	Fatturato (miliardi) (c)	45,159	40,957	46,868	-6,3	-4,0
Performance	Valore aggiunto per addetto (d)	70,6	57,6	70,5	2,7	3,9

Fonte: Istat, Rapporto sulla competitività dei settori produttivi | 12a edizione, 28 marzo 2024. – (a) Valori percentuali. – (b) Valori assoluti. – (c) Miliardi di euro. – (d) Migliaia di euro.

Figura 8 - DEFR Lazio 2025: Lazio: indicatori economici di competitività della manifattura nel Lazio. Anni 2012-2021

Per la regione Lazio, il *Regional Competitive Index 2.0* 2022[11] (di seguito anche solo RCI) il punteggio conseguito nell'intervallo 0-100 è pari a 91,4, al di sopra del valore medio registrato dall'Italia (84), che la colloca in 136° posizione su 234 regioni europee considerate.

Per ciò che concerne le dimensioni di base del RCI, si registra nel complesso uno scostamento di poco inferiore alla media dei paesi dell'Unione Europea. Più nel dettaglio gli indicatori che registrano una distanza in negativo dalla media europea sono relativi alla qualità delle istituzioni in cui il Lazio segna un punteggio pari a 51.1, ben sotto la media UE (100.0) e inferiore alla media italiana (54.3); alla misura della stabilità macroeconomica in cui il Lazio si posiziona a 76.6, inferiore rispetto alla media UE (100.0) ma vicina alla media italiana (76.6). Per quanto riguarda invece l'istruzione di base la regione risulta in linea con la media UE, con

[11] Il Regional Competitive Index (RCI) è un indicatore composito che misura le prestazioni in materia di competitività di 234 regioni europee osservando l'andamento di 3 sottoindici "base", "efficienza" e "innovazione" e degli 11 pilastri sui diversi aspetti della competitività: "istituzioni", "stabilità macroeconomica", "infrastrutture", "salute", "istruzione di base", "istruzione superiore, formazione e apprendimento permanente", "efficienza del mercato del lavoro", "dimensione del mercato", "preparazione tecnologica", "sofisticazione delle imprese" e "innovazione". Il Regional Competitive Index 2.0 si basa sulle regioni statistiche NUTS 2 ed ha come obiettivo quello di misurare la capacità delle regioni di offrire opportunità economiche e sociali alle imprese ed ai cittadini che lavorano e vivono un contesto attrattivo e di qualità

un punteggio di 92.1. Le dimensioni che fanno registrare punteggi superiori alla media UE sono gli indicatori relativi alle Infrastrutture (122.9), molto superiore sia alla media UE (100.0) sia a quella italiana (99.9) e la Sanità (117.6), molto sopra la media UE (100.0) e simile alla media italiana (117.3).

Con riguardo alla dimensione dell'efficienza, in relazione all'Istruzione superiore e apprendimento permanente il Lazio segna 90.3, inferiore alla media UE e superiore alla media italiana (76.8) e in relazione all'efficienza del Mercato del lavoro la regione Lazio è a 80.7, sotto la media UE ma superiore alla media italiana (75.2). Valore di gran lunga positivo si registra sulla dimensione del mercato in cui la regione Lazio ottiene un punteggio di 115.4, superiore sia alla media UE sia a quella italiana (97.4).

Per ciò che concerne la dimensione dell'innovazione, i punti di forza della regione riguardano la qualità degli affari in cui il Lazio registra un punteggio pari a 115.6, superiore alla media UE e alla media italiana (101.9) e l'Innovazione in cui la regione segna 104.4, superiore sia alla media UE sia alla media italiana (90.9).

1.1.4 Commercio estero

Tra l'autunno del 2023 e l'inizio del 2024, sono sopraggiunti ulteriori fattori di squilibrio nel contesto economico globale, oltre al protrarsi del conflitto tra la Russia e l'Ucraina; il conflitto tra Israele e le milizie di Hamas ha prodotto tensioni, in tutta l'area mediorientale e gli attacchi alle navi mercantili nel Mar Rosso hanno ridotto il traffico merci sul Canale di Suez generando un incremento dei costi dei trasporti. Malgrado le forti tensioni nella regione mediorientale non sono stati registrati incrementi dei prezzi delle materie prime energetiche che avrebbero inciso sulle decisioni della politica monetaria nel corso del 2024.

Per il contesto che ha caratterizzato il 2023 le esportazioni in valore del Lazio sono diminuite del 9,7 per cento, a fronte di una sostanziale invarianza nel complesso del Paese. Il divario è soltanto in parte riconducibile alla differente composizione settoriale delle vendite all'estero. Il calo è risultato diffuso fra i principali settori esportatori, risentendo del rallentamento degli scambi internazionali. Nei comparti della farmaceutica e della chimica, che rappresentano complessivamente poco meno della metà delle esportazioni del Lazio, la flessione è stata rispettivamente del 9,3 e del 14,8 per cento; superata la crisi pandemica, la dinamica ha riflesso anche il calo della produzione di vaccini. Anche le vendite di mezzi di trasporto e di metalli di base hanno registrato una sensibile flessione. Le esportazioni di prodotti alimentari e di macchinari sono lievemente aumentate.

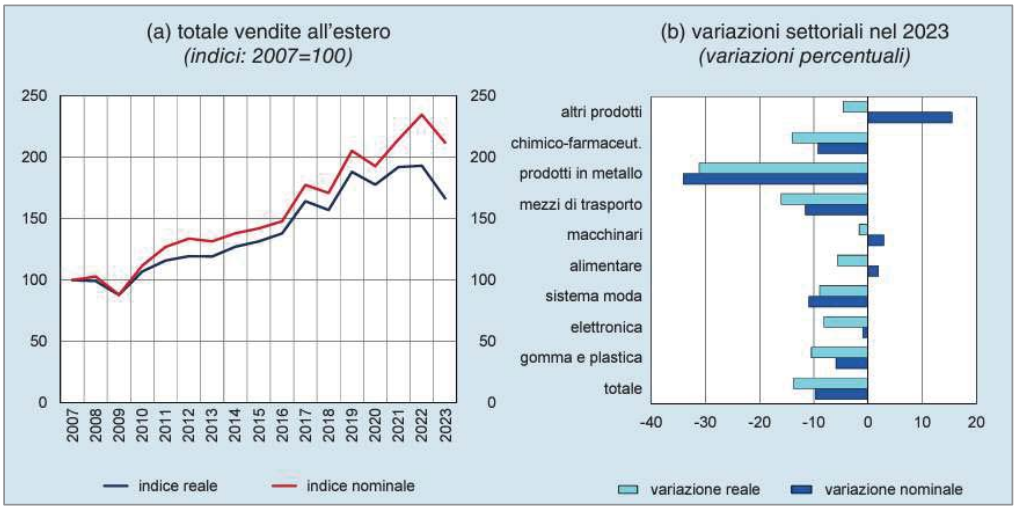


Figura 9 - Andamento delle esportazioni - L'economia del Lazio, Rapporto annuale Banca d'Italia (giugno 2024) – Fonte: elaborazione su dati Istat.

La flessione ha interessato sia le esportazioni verso i paesi dell'Unione europea (-11,9 per cento) sia, in misura minore, quelle dirette ai paesi extra UE (-5,9). Nell'ambito della UE, che assorbe circa i due terzi delle vendite, sono diminuite soprattutto quelle verso il Belgio e la Germania, principali mercati di sbocco per i prodotti farmaceutici, metallurgici e meccanici; le esportazioni verso Francia e Spagna sono invece rimaste sostanzialmente invariate. Nell'ambito dei paesi extra UE il calo è stato più accentuato per i prodotti esportati in Svizzera e nei paesi asiatici; sul mercato statunitense le vendite sono rimaste invariate. Le esportazioni sono diminuite anche in termini reali, riportandosi su valori inferiori a quelli precedenti la pandemia. La flessione è stata più accentuata di quella nominale (-13,7 per cento), riflettendo anche un aumento dei prezzi all'esportazione, soprattutto nei comparti della chimica-farmaceutica e della meccanica.

Le importazioni regionali, circa 43,4 miliardi, si sono ridotte del 12,9 per cento nel 2023 dopo esser cresciute nell'anno precedente del 36,4 per cento.

Il saldo commerciale regionale – permanendo negativo e pari a -14,7 miliardi circa – è risultato quasi il doppio rispetto al 2021 ma è diminuito rispetto al 2022 (-17,6 miliardi). Al saldo commerciale negativo, concorrono maggiormente le importazioni di prodotti alimentari, bevande

e tabacco (per circa il 17 per cento del saldo), gli acquisti di coke e prodotti petroliferi raffinati (il 18 per cento circa del saldo) e, soprattutto, i mezzi di trasporto (quasi il 31 per cento).

L'intensificazione della frammentazione degli scambi commerciali internazionali, le contrapposizioni commerciali e le tensioni e conflitti armati appaiono gli elementi principali che condizionano le dinamiche del commercio estero inducendo le imprese manifatturiere ad una modificazione delle strategie d'impresa riorganizzando le attività – in primis riducendo la partecipazione a filiere produttive globali lunghe e complesse – e diversificando le fonti di approvvigionamento per non dipendere (o dipendere in misura minore) da fornitori ritenuti inaffidabili dal punto di vista geopolitico.

1.2 Sviluppo sostenibile

1.2.1 Strategia regionale per lo Sviluppo Sostenibile e Zona Logistica Semplificata

Con la Strategia regionale per lo Sviluppo Sostenibile[12] pubblicata nel marzo 2021, la Regione Lazio aveva contribuito al raggiungimento degli obiettivi nazionali[13], indicando le priorità e le azioni che si intendevano intraprendere e, nel 2023, aveva definito gli interventi di policy per l'adattamento ai cambiamenti climatici[14].

La Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile – mirando a rafforzare ulteriormente l'approccio unitario nelle politiche di sviluppo regionale e accogliendo le indicazioni della *Strategia Europa 2020* – aveva sviluppato un

[12] La Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile (Delibera CIPE 108/2017), intendeva integrare i principi dell'Agenda 2030 nel tessuto socioeconomico e politico italiano, offrendo una road map per affrontare sfide pressanti come il cambiamento climatico, le disuguaglianze sociali e la promozione di un'economia circolare. Istituita per garantire un futuro prospero e resiliente per le generazioni attuali e future, la Strategia – articolata attraverso le cosiddette "5 P": Persone, Pianeta, Prosperità e Pace e Partnership – aveva coordinato le iniziative a livello nazionale e locale, promuovendo collaborazioni tra enti governativi, organizzazioni non governative, aziende e cittadini, per sviluppare soluzioni innovative e sostenibili.

[13] Deliberazione 30 marzo 2021, n. 170, Approvazione della Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (SRSvS) «Lazio, regione partecipata e sostenibile». La SRSvS 2021 è stata redatta in coerenza con i documenti di programmazione regionale (Documento Strategico di Programmazione (DSP) e il Documento di Economia e Finanza (DEFR)) e con riferimento alla programmazione strategica e agli obiettivi programmatici di medio e lungo termine regionali.

[14] DGR 4 gennaio 2023, n. 6 recante Deliberazione di Giunta regionale n. 157 del 7 aprile 2020. Approvazione del Documento di Sintesi per l'integrazione tra le Misure di Adattamento ai cambiamenti climatici e la Strategia di sviluppo sostenibile denominato: «Strategia di Sviluppo Sostenibile: il contributo dell'Adattamento ai cambiamenti climatici».

programma per promuovere l'occupazione, l'innovazione, l'istruzione, la riduzione della povertà e la sostenibilità ambientale; tale programma, nel ciclo 2021- 2027, è stato ulteriormente rafforzato, in considerazione sia delle sfide planetarie sia di quelle del *Green Deal* europeo e dei principali documenti di orientamento ed indirizzo.

L'aderenza delle politiche pubbliche regionali dell'ultimo decennio – ovvero dell'attuazione della *Strategia Europa 2020* rispetto agli obiettivi planetari di crescita sostenibile, ha evidenziato trend regionali in regresso sui temi della povertà, delle risorse idriche, degli insediamenti umani, dell'ecosistema e dell'inclusività sociale.

GOAL ONU	DESCRIZIONE	RISORSE REGIONALI	ITALIA (1)	LAZIO (1)
1	Porre fine ad ogni forma di povertà nel mondo	FSE-FSC	P	P
2	Porre fine alla fame, raggiungere la sicurezza alimentare...(a)	FEASR-FSC-FESR	S	LM
3	Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età	FESR-FSC-FSE	LM	NM
4	Fornire un'educazione di qualità, equa ed inclusiva...(b)	FSE-FSC	LM	LM
5	Raggiungere l'uguaglianza di genere, per l'empowerment (c)	FSE-FESR	LM	LM
6	Garantire a tutti la disponibilità e la gestione sostenibile dell'acqua (d)	FEASR-FSC	P	P
7	Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni	FESR-FSC-FEASR-FSE	LM	LM
8	Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile...(e)	FSE-FESR-FSC	LM	S
9	Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione...(f)	FESR-FEASR-FSC	LM	LM
10	Ridurre l'ineguaglianza all'interno di e fra le Nazioni		S	S
11	Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili	FESR-FSC-FSE-FEASR	S	P
12	Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo	FESR-FEASR-FSC	LM	NM
13	Adottare misure urgenti per combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze	FEASR-FESR-FSC	LM	Na
14	Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine... (g)		P	Na
15	Proteggere, ripristinare e favorire un uso sostenibile dell'ecosistema terrestre...(h)	FEASR	P	P
16	Promuovere società pacifiche e più inclusive per uno sviluppo sostenibile... (i)	FEASR-FSE	P	P
17	Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale ...(m)		P	na

Fonte: elaborazione Direzione Programmazione su dati, *Relazione di monitoraggio della Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile della Regione Lazio 2023*, dicembre 2023. – (1) P=Peggioramento; S=Stabilità; LM=Lieve Miglioramento; NM=Netto Miglioramento. - (a) Porre fine alla fame, raggiungere la sicurezza alimentare, migliorare la nutrizione e promuovere un'agricoltura sostenibile. – (b) Fornire un'educazione di qualità, equa ed inclusiva, e opportunità di apprendimento per tutti. – (c) Raggiungere l'uguaglianza di genere, per l'empowerment di tutte le donne e le ragazze. – (d) Garantire a tutti la disponibilità e la gestione sostenibile dell'acqua e delle strutture igienico sanitarie. – (e) Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti. – (f) Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile. – (g) Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile. – (h) Proteggere, ripristinare e favorire un uso sostenibile dell'ecosistema terrestre, gestire sostenibilmente le foreste, contrastare la desertificazione, arrestare e far retrocedere il degrado del terreno, e fermare la perdita di diversità biologia. – (i) Promuovere società pacifiche e più inclusive per uno sviluppo sostenibile; offrire l'accesso alla giustizia per tutti e creare organismi efficaci, responsabili e inclusivi a tutti i livelli.- (m) Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile.

Figura 10 - DEFR Lazio 2025: posizionamento e tendenze del Lazio rispetto ai Goal dell'Agenda 2030. Correlazione tra Goal e fonti di finanziamento

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

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

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

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

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

- Crescita economica:
  - consolidare le *supply chain* ed espandere i mercati di sbocco esteri;
  - promuovere l'integrazione delle catene del valore a livello regionale e interregionale ("filiera corta");
  - promuovere forme di economia circolare ed eco-innovazione nei cicli di produzione e consumo;
  - incoraggiare cultura imprenditoriale e creare nuove imprese.
- Competitività:
  - sostenere la ricerca, l'innovazione e il trasferimento tecnologico;
  - attivare misure di incentivazione e sostegno alle imprese;
  - semplificare le procedure amministrative per lo snellimento burocratico;
  - migliorare l'accesso ai mercati.
- Attrazione e insediamento:
  - creare le condizioni per l'attrazione di nuovi investimenti;
  - definire specifici programmi per attirare investimenti, specie di grandi gruppi;
  - sostenere la nascita e l'insediamento di *start-up* e nuove imprese.
- Logistica:
  - integrare i sistemi logistici e produttivi dei nodi portuali e delle piattaforme e degli snodi logistici regionali;
  - sviluppare il retroporto per la movimentazione e la lavorazione di merci;
  - costituire un polo intermodale gomma - ferro - mare -aereo.
  - Infrastrutture: rafforzare il sistema infrastrutturale per le connessioni infra ed interregionale;
  - realizzare opere infrastrutturali di collegamento tra porti e piattaforme logistiche;
  - consolidare le reti transnazionali TEN-T e i corridoi tirreno-adriatici.
- Innovazione digitale:
  - attivare sistemi digitali di dialogo tra i sistemi portuale e intermodale (*Port Community System*);
  - digitalizzare la gestione delle merci dallo sbarco della nave fino all'arrivo al punto di destinazione;
  - adottare tecnologie digitali per i controlli di sicurezza portuale.
- Occupazione e innovazione sociale:
  - incrementare il livello di occupazione dei *cluster* della RIS3 con particolare riguardo a quello portuale e logistico laziale;
  - assorbire la mano d'opera in uscita da settori in crisi;
  - collaborare con gruppi specifici, come giovani donne e anziani.

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

- *Goal* 6_ Garantire a tutti la disponibilità e la gestione sostenibile dell'acqua e delle strutture igienico sanitarie:
  - 6.3_ Entro il 2030, migliorare la qualità dell'acqua riducendo l'inquinamento, eliminando le pratiche di scarico non controllato e riducendo al minimo il rilascio di sostanze chimiche e materiali pericolosi, dimezzare la percentuale di acque reflue non trattate e aumentare sostanzialmente il riciclaggio e il riutilizzo sicuro a livello globale;
  - 6.4_ Entro il 2030, aumentare sostanzialmente l'efficienza idrica da utilizzare in tutti i settori e assicurare prelievi e fornitura di acqua dolce per affrontare la scarsità d'acqua e ridurre in modo sostanziale il numero delle persone che soffrono di scarsità d'acqua.
- *Goal* 7_ Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni:

- 7.2_ Entro il 2030, aumentare notevolmente la quota di energie rinnovabili nel mix energetico globale;
- 7.3_ Entro il 2030, raddoppiare il tasso globale di miglioramento dell'efficienza energetica.

- *Goal* 8_ Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti:
  - 8.2_ Raggiungere livelli più elevati di produttività economica attraverso la diversificazione, l'aggiornamento tecnologico e l'innovazione, con un focus su settori ad alto valore aggiunto e settori ad alta intensità di manodopera;
  - 8.3_ Promuovere politiche orientate allo sviluppo che supportino le attività produttive, la creazione di lavoro dignitoso, l'imprenditorialità, la creatività e l'innovazione, e favorire la formalizzazione e la crescita delle micro, piccole e medie imprese, anche attraverso l'accesso ai servizi finanziari;
  - 8.4_ Migliorare progressivamente, fino al 2030, l'efficienza delle risorse globali nel consumo e nella produzione nel tentativo di scindere la crescita economica dal degrado ambientale, in conformità con il quadro decennale di programmi sul consumo e la produzione sostenibili, con i paesi sviluppati che prendono l'iniziativa;
  - 8.5_ Entro il 2030, raggiungere la piena e produttiva occupazione e un lavoro dignitoso per tutte le donne e gli uomini, anche per i giovani e le persone con disabilità, e la parità di retribuzione per lavoro di pari valore.
- *Goal* 9_ Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile:
  - 9.1_ Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti, comprese le infrastrutture regionali e transfrontaliere, per sostenere lo sviluppo economico e il benessere umano, con particolare attenzione alla possibilità di accesso equo per tutti;
  - 9.2_ Promuovere l'industrializzazione inclusiva e sostenibile e, entro il 2030, aumentare in modo significativo la quota del settore di occupazione e il prodotto interno lordo, in linea con la situazione nazionale, e raddoppiare la sua quota nei paesi meno sviluppati;
  - 9.4_ Entro il 2030, aggiornare le infrastrutture e ammodernare le industrie per renderle sostenibili, con maggiore efficienza delle risorse da utilizzare e una maggiore adozione di tecnologie pulite e rispettose dell'ambiente e dei processi industriali, in modo che tutti i paesi intraprendano azioni in accordo con le loro rispettive capacità;
  - 9.5_ Potenziare la ricerca scientifica, promuovere le capacità tecnologiche dei settori industriali in tutti i paesi, in particolare nei paesi in via di sviluppo, anche incoraggiando, entro il 2030, l'innovazione e aumentando in modo sostanziale il numero dei lavoratori dei settori ricerca e sviluppo ogni milione di persone e la spesa pubblica e privata per ricerca e sviluppo.
- *Goal* 12_ Garantire modelli sostenibili di produzione e consumo:
  - 12.2_ Entro il 2030, raggiungere la gestione sostenibile e l'uso efficiente delle risorse naturali;
  - 12.4_ Entro il 2020, ottenere la gestione ecocompatibile di sostanze chimiche e di tutti i rifiuti in tutto il loro ciclo di vita, in accordo con i quadri internazionali concordati, e ridurre significativamente il loro rilascio in aria, acqua e suolo, al fine di minimizzare i loro effetti negativi sulla salute umana e l'ambiente;
  - 12.5_ Entro il 2030, ridurre in modo sostanziale la produzione di rifiuti attraverso la prevenzione, la riduzione, il riciclaggio e il riutilizzo;
  - 12.6_ Incoraggiare le imprese, soprattutto le aziende di grandi dimensioni e transnazionali, a adottare pratiche sostenibili e integrare le informazioni sulla sostenibilità nelle loro relazioni periodiche.
- *Goal* 13_ Adottare misure urgenti per combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze:
  - 13.2 Integrare nelle politiche, nelle strategie e nei piani nazionali le misure di contrasto ai cambiamenti climatici.
- *Goal* 14_ Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile:

- 14.1 Entro il 2025, prevenire e ridurre in modo significativo l'inquinamento marino di tutti i tipi, in particolare quello proveniente dalle attività terrestri, compresi i rifiuti marini e l'inquinamento delle acque da parte dei nutrienti.

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

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

Legenda:

Correlazione diretta rilevante	D	Correlazione indiretta	I
Correlazione diretta limitata	D		

Figura 11 - Tavola di corrispondenza interventi ZLS – obiettivi e target Agenda 2030

REGIONE LAZIO

ART. 5, COMMA 1, LETTERA D) DPCM 40/2024

2. AREA DI INTERVENTO DELLA ZLS, ATTIVITA' E SPECIALIZZAZIONE TERRITTORIALE, COMUNI E PIATTAFORME – Art. 5, co. 1, lett. d) DPCM 40/2024

2.1 Settori e filiere da sostenere e rafforzare nella ZLS

Il DPCM n. 40/2024 (Regolamento di istituzione delle Zone logistiche semplificate (ZLS) ai sensi dell'articolo 1, comma 65, della legge 27 dicembre 2017, n. 205) all'art. 5. stabilisce i requisiti delle proposte ed i contenuti del Piano di sviluppo strategico ed in particolare, alla lettera d) del comma 1, dispone che tali Piani includano una relazione corredata di dati ed elementi che identificano le tipologie di attività che si intendono promuovere all'interno della ZLS, le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare e che dimostrano la sussistenza di un nesso economico-funzionale con l'area portuale.

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

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

Sulla base delle analisi statistiche condotte nel primo studio, per ciò che concerne il sistema produttivo regionale, si può osservare che le aree interessate dalla ZLS hanno livelli di specializzazione produttiva disomogenei: per alcune aree essi sono particolarmente pronunciati (Roma Sud, Pomezia, Latina per il chimico farmaceutico); viceversa, per altre aree, si registra un livello di specializzazione contenuto o nullo. La specializzazione asimmetrica nei settori di interesse della ZLS si unisce alla polverizzazione delle realtà produttiva regionale, laddove gran parte delle imprese del Lazio sono costituite da meno di dieci addetti. 95,9% in provincia di Frosinone, 95,6% Latina, 98,1% Rieti, 95,6% Roma, 97,1% Viterbo.

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

La competitività del sistema produttivo risulta in costante crescita a partire dal 2012 e tutti i fattori sembrano essere in miglioramento, circostanza che consente al sistema produttivo laziale un posizionamento in linea con la dimensione nazionale, e che registra margini di miglioramento nella dimensione internazionale.

I settori e le filiere da sostenere e valorizzare nell'ambito della ZLS corrispondono a quelli della Strategia Regionale di Specializzazione Intelligente (S3) e i settori relativi alla piattaforma STEP.

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

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

Guardando ai principali settori dell'industria laziale appaiono chiare le connessioni che gli stessi presentano con uno o più degli ambiti tematici della piattaforma STEP. Industria farmaceutica (biotecnologie), Aerospazio (digital/deep tech) e Automotive (*digital*/*deep tech* e tecnologie pulite) rappresentano il cuore del manifatturiero regionale, con *performance* di rilievo per quanto riguarda l'export e la presenza sui mercati internazionali.

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

I gruppi di specializzazione che caratterizzano queste aree sono:

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

Nella selezione dei settori e delle filiere è opportuno considerare il grado di centralità dei settori, la densità delle relazioni intersettoriali e la capacità di ciascuno nel propagare gli effetti degli investimenti ZLS all'intero sistema di imprese laziali. Il grado di centralità è rappresentato dal numero di relazioni attive (in entrata e in uscita) di ciascun settore e coglie l'importanza relativa di un settore all'interno del sistema di relazioni,

misurandone la capacità di trasmissione o ricezione degli impulsi dal resto del sistema economico: più elevato è il grado di centralità, maggiore sarà il suo ruolo nella trasmissione degli effetti agli altri comparti. I settori a maggiore centralità sono commercio all'ingrosso, altri servizi di mercato, costruzioni, alimentari e bevande, trasporto su gomma, alloggio e ristorazione, servizi legali e contabilità, produzione macchinari, prodotti in metallo, attività immobiliari, magazzinaggio. Alcuni importanti settori della specializzazione regionale, quali farmaceutica, trasporti marittimi, trasporti aerei, trasporti su gomma, apparecchiature elettriche ed elettroniche risultano invece caratterizzati da un posizionamento periferico con una ridotta capacità di trasferire e diffondere gli effetti.

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

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

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

- in base alle previsioni della S3 regionale e del regolamento STEP: Scienze della Vita (biotecnologico/ farmaceutico, dispositivi medici, informatica per la sanità, benessere/*wellbeing*), *agrifood*, *green e circular economy* (bioedilizia, energia, servizi ecosistemici, trattamento dei rifiuti, percorso di simbiosi industriale, *mobilità, smart-city*), *automotive, aerospazio, Blue economy, digital/deep tech/tecnologie pulite.*
- in base al criterio di permanenza e robustezza: petrolchimica e farmaceutica, mezzi di trasporto, agro-alimentare, materiali da costruzione costruzioni navali, elettronica, trasporto e logistica;
- in base al criterio di centralità: commercio all'ingrosso, altri servizi di mercato, costruzioni, alimentari e bevande, trasporto su gomma, alloggio e ristorazione, servizi legali e contabilità, produzione macchinari, prodotti in metallo, attività immobiliari, magazzinaggio;
- in base al criterio di propagazione: costruzioni e gli altri servizi di mercato (propagazione estesa e veloce), alimentari e bevande, prodotti in metallo e i servizi legali e di contabilità (trasmissione circoscritta ma veloce), macchinari, commercio all'ingrosso e alloggio e ristorazione (trasmissione estesa ma lenta), trasporti (circoscritta e lenta);
- per il criterio di *port related*: commercio, manifatturiero, costruzioni edili, per il 6% nel trasporto e magazzinaggio noleggio e servizi alle imprese;
- in base ai flussi di *import/export*: attività manifatturiere, agricoltura, silvicoltura-pesca, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento.

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

2.2 I Comuni della zona logistica semplificata

Ai fini dell'istituzione della Zona Logistica Semplificata nella Regione Lazio, si è fatto riferimento al piano strategico e alle analisi svolte nel 2021 di cui alla Delibera dell'8 febbraio 2022, n. 40, aggiornate alla luce del nuovo quadro normativo della ZLS (DPCM 40/2024 e Decreto 30 agosto 2024) e della Carta degli Aiuti di Stato a finalità regionale (ultima versione approvata del 03/10/2024) e del sistema incentivi della Regione, nonché identificando la superficie interessata, nel rispetto dei limiti definiti per legge. Si è pertanto proceduto individuando, all'interno della superficie riportata nel precedente studio, la porzione che può essere interessata dalle suddette agevolazioni tramite individuazione delle singole porzioni del territorio in coerenza con i criteri precedenti e in ragione dell'evoluzione del contesto socioeconomico.

Con la finalità di promuovere lo sviluppo economico regionale e la quantità e qualità dei livelli occupazionali, lungo percorsi di crescita che garantiscano adeguati livelli di innovazione e di sostenibilità ambientale nonché di mantenere per il medio-lungo periodo il proprio potenziale di supporto alle dinamiche di sviluppo regionali, la Regione Lazio intende condurre e portare a termine tali attività, in un'ottica di strategia di sviluppo, seguendo tre grandi direttrici:

- Attivando tutte le azioni infrastrutturali e funzionali necessarie perché il territorio regionale acquisisca un ruolo logistico-infrastrutturale centrale all'interno dei flussi di trasporto di merci e passeggeri al livello locale, nazionale ed internazionale, proponendosi così, sia per le imprese localizzate nella regione che per quelle operanti al di fuori di essa, come area logistica efficiente ed innovativa;
- Impegnandosi per ricostituire nella Regione una identità "marittima" adeguata al suo sviluppo costiero, in grado di fare sinergia tra aree costiere ed aree interne, connettendo efficacemente il territorio interessato e creando tutte quelle sinergie istituzionali, imprenditoriali e di servizio utili alla caratterizzazione del Lazio come regione che sul mare e dal mare può fondare una parte rilevante del proprio sviluppo economico ed occupazionale;
- All'interno di una visione strategica come sopra definita, in particolare dando nuovo impulso funzionale al sistema portuale laziale, e in particolare al porto di Civitavecchia, affinché possa recuperare livelli di competitività in grado di farlo competere strutturalmente nel proprio contesto di mercato.

In ragione di quanto detto, sono stati identificati i seguenti comuni:

1) Civitavecchia	17) Civita Castellana	33) Patrica
2) Fiumicino	18) Colleferro	34) Piedimonte San Germano
3) Gaeta	19) Fara in Sabina	35) Pomezia
4) Accumoli	20) Ferentino	36) Pontinia
5) Albano Laziale	21) Fiano Romano	37) Rieti
6) Amatrice	22) Fondi	38) Roma
7) Anagni	23) Formello	39) Sant'Andrea del Garigliano
8) Aprilia	24) Formia	40) Sant'Ambrogio sul Garigliano
9) Ardea	25) Frosinone	41) Sant'Apollinare
10) Campagnano di Roma	26) Guidonia Montecelio	42) San Giorgio a Liri
11) Cassino	27) Itri	43) Santi Cosma e Damiano
12) Castelforte	28) Latina	44) San Vittore del Lazio
13) Ceccano	29) Leonessa	45) Tarquinia
14) Ceprano	30) Minturno	46) Tivoli
15) Cisterna di Latina	31) Monterotondo	47) Velletri
16) Cittaducale	32) Orte	48) Villa Santa Lucia
		49) Viterbo

I 49 comuni inseriti all'interno della ZLS saranno descritti facendo riferimento alle aree di classificazione economico-territoriale dell'Unione Europea (NUTS) al fine di evidenziare le relazioni economiche e fisiche che connotano aree specifiche della Regione e il loro sistema produttivo e l'inquadramento nelle aree NUTS cd 107.C.

L'analisi proposta consente di verificare:

- i principali indicatori relativi al tessuto economico-produttivo che caratterizzano le aree NUTS riferite a questo perimetro territoriale (Unità Locali; n. Addetti; Valore Aggiunto[15]; Principali settori economici di specializzazione; Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia[16])
- il collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale;
- le principali aziende dell'area;
- la presenza di aree dismesse;
- la presenza Consorzio Industriale del Lazio;
- Area 107.3c (si/no);
- Area di crisi complessa/non complessa.
- Porto più vicino

LAZ1 – che ricomprende i Comuni di Tarquinia e Viterbo

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)
  - **Unità Locali**: 10.694
  - **Addetti**: 29.866
  - **Valore Aggiunto**: 993mln €
    - 303mln € Industria
    - 690mln € Servizi
  - **Principali settori economici di specializzazione**:
    - completamento e finitura di edifici
    - assistenza sociale non residenziale per anziani e disabili
    - attività di design specializzate
    - lavorazione e conservazione di carne e produzione di prodotti a base di carne
  - **Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia**: $\frac{\text{Addetti nei settori ad alta tecnologia}}{\text{Totale addetti delle unità locali}} \times 100$ = 2,5% (4,7% Italia)
- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**
  - L'area industriale di Viterbo e dell'Alta Tuscia, pur presentando un sistema industriale di piccole e medie imprese significativo, soffre storicamente di un isolamento importante rispetto alle direttrici di sviluppo che sono maturate lungo la costa e l'asse stradale dell'autostrada del sole.
  - Un'integrazione più profonda tra le attività industriali di Viterbo e la realtà portuale potrebbe generare nuove opportunità di business, ad esempio attraverso la creazione di cluster industriali specializzati o lo sviluppo di filiere produttive integrate.
  - L'area industriale di Viterbo, con la realizzazione dell'ultimo tratto della strada statale 675 Umbro-Laziale (asse Terni-Orte-Civitavecchia, la quale determinerà la fine dell'isolamento dell'Umbria verso il Tirreno) presenta un notevole potenziale quale area retroportuale, lungo la direttrice interna che dalla Cassia prosegue in Toscana.
- **Principali aziende**
  - Nell'area sono presenti diverse imprese che operano nei settori delle costruzioni (Belli, Saggini Massimo), dell'alimentare e bevande (Salumificio Coccia Sesto, Mancinelli) e dell'abbigliamento

[15] Anno 2021

[16] I settori ad alta tecnologia presi in considerazione comprendono nel ramo manifatturiero le divisioni della Nace Rev.2 21,26, 30.3 e nel ramo dei servizi le divisioni 59-63, 72. Fonte: Istat

LAZ1 – che ricomprende i Comuni di Tarquinia e Viterbo

(Bruzziches, Palomar). Altri settori rilevanti sono quelli della salute (San Raffaele) e del turismo termale (Terme dei Papi).

- **Presenza di aree dismesse:** Sì
- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio:** No
- **Area 107.3c:** Sì
- **Area di crisi complessa/non complessa:** No
- **Porto più vicino:** Civitavecchia

LAZ2 – che ricomprende i Comuni di Civita Castellana e Orte

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)

  - **Unità Locali**: 4.029
  - **Addetti**: 12.812
  - **Valore Aggiunto**: 516mln€
    - 319mln € Industria
    - 247mln € Servizi

  - **Principali settori economici di specializzazione**:
    - fabbricazione di altri prodotti in porcellana e in ceramica
    - industrie manifatturiere
    - recupero dei materiali
    - altre attività di assistenza sociale non residenziale
    - altri trasporti terrestri di passeggeri

  - **Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia**: $\frac{\text{Addetti nei settori ad alta tecnologia}}{\text{Totale addetti delle unità locali}} \times 100$ = 2,1% (4,7% Italia)

- Nell'area risulta centrale il **distretto industriale di Civita Castellana**, polo leader in Italia per la produzione di ceramica sanitaria. È composto da 37 stabilimenti, che rappresentano l'84% delle aziende di produzione di sanitari italiani e impiegano oltre 2 mila addetti. Il fatturato totale dei produttori di ceramica sanitaria del distretto di Civita Castellana ammonta nel 2023 a 336 milioni €. Il fatturato derivante dalle vendite all'estero è pari a 142 milioni €. Nel 2023 gli investimenti effettuati dal Distretto Industriale di Civita Castellana sono stati pari a 35 milioni €, con un incremento in termini assoluti dell'8%. L'incidenza degli investimenti sul fatturato è incrementata ed è pari al 10,3%.

- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**

- Il distretto rappresenta una risorsa economica fondamentale per la provincia di Viterbo, con una fitta rete di piccole e medie imprese che lavorano nel settore. Queste aziende producono sia per il mercato interno che per l'esportazione, con una crescente attenzione per i mercati internazionali, specialmente in Europa e nel Medio Oriente.
- Le potenzialità di sviluppo del distretto poggiano molto sulle prospettive di crescita dei servizi di logistica e trasporto e quindi sullo sviluppo di un collegamento economico e funzionale con il Porto di Civitavecchia.
- Oggi ogni azienda tende a gestire la propria logistica in modo indipendente, senza sfruttare economie di scala e senza una visione integrata della filiera, il che impedisce un'ottimizzazione delle risorse. Un

LAZ2 – che ricomprende i Comuni di Civita Castellana e Orte

rapporto strutturato tra i nodi intermodali Porto Civitavecchia- Interporto di Orte nell'ambito della definizione della ZLS costruirà le basi per valorizzare le potenzialità del settore.

- In questo scenario è strategica la previsione di completamento dell'asse stradale Terni-Orte-Civitavecchia. Occorre poi evidenziare come l'interporto di Orte rientri nella rete "comprehensive" (globale) della TEN-T e quindi a livello di pianificazione generale collegata funzionalmente con il Porto.
- Egualmente strategica può essere considerata anche la SP578 (*Salto Cicolana*) collegamento interregionale tra Lazio ed Abruzzo, che dalla Piana di Rieti attraversa la valle del Salto e il Cicolano fino alla Marsica attraverso l'intersezione della SP578 con la A24.

- **Principali aziende**:

- Ceramica Flaminia, S.I.M.A.S., Ceramica Catalano, Ceramica Globo, per la ceramica sanitaria. Per gli altri comparti: Acqua di Nepi (acque minerali); Giuglioli Pavimenti (sistema casa).

- **Presenza di aree dismesse:** Sì
- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio:** No
- **Area 107.3c:** Sì
- **Area di crisi complessa/non complessa:** No
- **Porto più vicino:** Civitavecchia

LAZ2 – che ricomprende i Comuni di Accumoli, Amatrice, Cittaducale, Leonessa e Rieti

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)

  - **Unità Locali**: 6.748
  - **Addetti**: 19.118
  - **Valore Aggiunto**: 716mln €
    - 360mln € Industria
    - 356mln € Servizi

  - **Principali settori economici di specializzazione**:
    - fabbricazione di medicinali e preparati farmaceutici
    - fabbricazione di strumenti e apparecchi di misurazione, prova e navigazione, orologi
    - fabbricazione di macchine di impiego generale
    - attività delle agenzie di lavoro temporaneo (interinale)
    - altre attività di assistenza sociale non residenziale

  - **Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia**: $\frac{\text{Addetti nei settori ad alta tecnologia}}{\text{Totale addetti delle unità locali}} \times 100$ = 8,4% (4,7% Italia)

LAZ2 – che ricomprende i Comuni di Accumoli, Amatrice, Cittaducale, Leonessa e Rieti

- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**

- La tragedia del terremoto che ha colpito il reatino ha profondamente influito sul territorio e anche su sul panorama industriale innescando una serie di trasformazioni significative. Molte aziende esistenti hanno dovuto ristrutturare i propri stabilimenti per renderli conformi alle nuove normative antisismiche e diversificato le produzioni con investimenti significativi. Si è poi assistito a un interesse crescente da parte di aziende specializzate nella produzione di materiali da costruzione e nell'edilizia in generale.
- Realtà che stanno portando un contributo fondamentale alla ricostruzione, offrendo lavoro e contribuendo a rilanciare l'economia locale. Queste dinamiche per essere consolidate necessitano di un maggior rapporto con la portualità.
- Da un punto di vista delle infrastrutture, i territori sono connessi principalmente per il tramite della SS4 (*Salaria*, strada statale che collega Roma con San Benedetto del Tronto) e la già menzionata Terni-Orte-Civitavecchia

- **Principali aziende**:

- Caratterizzata prevalentemente da imprese di piccola-media dimensione, nell'area insistono anche importanti aziende operanti nel settore farmaceutico (Takeda), delle pompe dosatrici (Microdos – Gruppo Verder) e nel settore dello stampaggio della plastica per l'automotive (Gisaf Industries - Gruppo IMR-Industrialesud).

- **Presenza di aree dismesse:** Sì
- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio:** Sì
- **Area 107.3c:** Sì
  -
- **Area di crisi complessa/non complessa:** Sì
- **Porto più vicino:** Civitavecchia/Fiumicino

LAZ3 – che ricomprende i Comuni di Anagni; Ceccano; Ferentino; Frosinone; Patrica.

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)
  - **Unità Locali**: 10.962
  - **Addetti**: 45.289
  - **Valore Aggiunto**: 2,3mld €
    - 1,3mld € Industria
    - 1,0mld € Servizi
  - **Principali settori economici di specializzazione**:
    - fabbricazione di medicinali e preparati farmaceutici
    - fabbricazione di motori, generatori e trasformatori elettrici e di apparecchiature per la distribuzione e il controllo dell'elettricità
    - fabbricazione di aeromobili, di veicoli spaziali e dei relativi dispositivi
    - fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori
    - trasporto di merci su strada e servizi di trasloco
  - **Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia**: $\frac{\text{Addetti nei settori ad alta tecnologia}}{\text{Totale addetti delle unità locali}} \times 100$ = 10,7% (4,7% Italia)

LAZ3 – che ricomprende i Comuni di Anagni; Ceccano; Ferentino; Frosinone; Patrica.

- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**

- L'importante complesso industriale che si snoda lungo i Comuni che vanno da Anagni a Frosinone verso Cassino e che comprende diversi comprensori industriali ha un importante collegamento funzionale da valorizzare con il sistema dei porti di Roma e del Lazio. RFI ha avviato, infatti, i lavori di adeguamento delle linee funzionali al traffico merci e compatibili con gli standard europei in termini di capacità (lunghezza treno- peso assiale- sagoma). Tali direttrici collegano direttamente il porto di Civitavecchia su cui sono previsti interventi importanti nell'ambito dell'ultimo miglio ferroviario con la linea Roma Cassino, attraverso le piattaforme logistiche di Anagni e Ferentino, su quella che è di fatto la direttrice ferroviaria merci strategica NORD- SUD del Paese.

-

- **Principali aziende**:

- Tra i principali poli industriali del centro Italia, nell'area industriale che si sviluppa lungo l'asse autostradale sono presenti imprese italiane di caratura internazionale (Leonardo Elicotteri) e multinazionali soprattutto del settore farmaceutico (Catalent, Sanofi) e dell'elettronica (ABB).

- **Presenza di aree dismesse:** Sì
- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio:** Sì
- **Area 107.3c:** Sì
- **Area di crisi complessa/non complessa:** Area di crisi industriale complessa
- **Porto più vicino:** Fiumicino/Gaeta

LAZ4 – che ricomprende i Comuni di Aprilia; Cisterna di Latina; Latina *(in parte)*

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)

  - **Unità Locali**: 40.286
  - **Addetti**: 150.336
  - **Valore Aggiunto**: 7,2mld €
    - 4,1mld € Industria
    - 3,1mld € Servizi

  - **Principali settori economici di specializzazione**:
    - fabbricazione di medicinali e preparati farmaceutici
    - trasporto di merci su strada e servizi di trasloco
    - produzione di altri prodotti alimentari
    - servizi ospedalieri
    - attività delle agenzie di lavoro temporaneo (interinale)

  - **Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia**: $\frac{\text{Addetti nei settori ad alta tecnologia}}{\text{Totale addetti delle unità locali}} \times 100$
    = 10,2% (4,7% Italia)

LAZ4 – che ricomprende i Comuni di Aprilia; Cisterna di Latina; Latina *(in parte)*

- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**

- Le principali arterie viarie sono la S.S. 148 – Pontina e la S.S. 7 – Appia. Si segnala che, limitrofo all'Agglomerato di Latina Scalo (Comune di Latina), è presente il Centro Intermodale, posto a ridosso della relativa Stazione Ferroviaria.
- Si evidenzia infine che sono state avviate le procedure finalizzate alla realizzazione della Bretella Cisterna-Valmontone (fine lavori previsto per il 2028), raccordo viario di collegamento diretto della S.S. 148 e S.S. 7 con l'Autostrada A1, opera di rilevanza strategica che consentirà di dare un nuovo impulso allo sviluppo industriale del territorio.

- **Principali aziende**

- Nell'area sono insediate aziende di caratura internazionale quali la Haleon Italia (ex Pfizer) e Catalent per la zona di Aprilia, Nuova Ompi - Stevanato Group, BSP Pharmaceuticals e la Plasta Rei per la zona di Cisterna e Latina; sono altresì presenti importanti realtà legate alla Metalmeccanica (Indinvest, Stim, Inox-Cmp), Informatica ed Elettronica (Marini Impianti Industriali, Resi Informatica), e Prodotti per l'edilizia (Mapei, Manini, Massicci), oltre alle attività legate all'industria Agro-alimentare, quali la Bolton Food (ex Simmenthal), CSI (ex Findus) e Heinz Italia (ex Plasmon).

- **Presenza di aree dismesse:** Sì
- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio:** Le aree di competenza consortile ricadenti nei Comuni di Aprilia, Cisterna di Latina e Latina sono ricomprese all'interno degli Agglomerati Industriali di Aprilia, Cisterna, Latina Scalo e Pontinia (Comune di Latina).
- **Area 107.3c:** Sì
- **Area di crisi complessa/non complessa:** In parte area di crisi industriale non complessa (Cisterna di Latina, Latina)
- **Porto più vicino:** Fiumicino/Gaeta

LAZ5, LAZ6, LAZ7 – che ricomprende i Comuni di *Fondi; Formia; Gaeta; Itri;*

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)

  - **Unità Locali**: 11.339
  - **Addetti**: 29.328
  - **Valore Aggiunto**: 894mln€
    - 269mln € Industria
    - 624mln € Servizi

  - **Principali settori economici di specializzazione**:
    - commercio all'ingrosso di prodotti alimentari, bevande e prodotti del tabacco
    - attività ricreative e di divertimento
    - commercio al dettaglio di prodotti alimentari, bevande e tabacco in esercizi specializzati
    - fabbricazione di altri prodotti in porcellana e in ceramica

  - **Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia**: $\frac{\text{Addetti nei settori ad alta tecnologia}}{\text{Totale addetti delle unità locali}} \times 100$ = 1,4% (4,7% Italia)

LAZ5, LAZ6, LAZ7 – che ricomprende i Comuni di *Fondi; Formia; Gaeta; Itri*;

- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**

- L'area è interessata da importanti infrastrutture di collegamento, quali i Porti commerciali/turistici di Gaeta (Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale) e Formia, la linea ferroviaria Roma-Napoli e le principali arterie viarie rappresentate dalla S.R. 630 Formia-Cassino e la S.S. 7 – Appia.
- L'agglomerato industriale Monte Conca, Comune di Gaeta, si sviluppa in un'area limitrofa al porto di Gaeta e alla riattivanda linea ferroviaria Formia-Gaeta (ex Littorina), di proprietà del Consorzio Industriale del Lazio, che ricopre un ruolo fondamentale nella visione di sviluppo futuro del comprensorio in quanto direttamente collegata alla linea nazionale Roma-Napoli e collegabile alla area portuale di Gaeta (ultimo miglio) con i suoi piazzali e l'esistente intermodalità.
- Infine, in adiacenza alla predetta linea ferroviaria Formia-Gaeta è presente un'area di circa mq 90.000 avente destinazione commerciale ed aree attrezzate per la logistica e quindi di rilevante importanza per lo sviluppo del territorio, anche in considerazione del potenziale e diretto collegamento con il MOF di Fondi (Centro agroalimentare all'ingrosso).

- **Principali aziende**

- L'area è caratterizzata da una diversificazione delle attività produttive, per le quali si segnalano: ENI (settore petrolifero), Geberit (ceramiche), Peroni Pompe (pompe industriali), Interport Group (logistica), Music & Lights (attrezzature per lo spettacolo), Eco Service (veicoli e allestimenti per raccolta, trasporto e compattazione rifiuti), Corex (alimentare), Offshore Nautica - Roberto Buonomo.

- **Presenza di aree dismesse:** Sì
- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio:** Il Consorzio Industriale del Lazio nell'area del sud pontino raggruppa circa 12 Comuni (Castelforte, Campodimele, Fondi, Formia, Gaeta, Itri, Lenola, Minturno, Monte san Biagio, Sperlonga, Spigno Saturnia, Santi Cosma e Damiano) e ha competenza negli agglomerati industriali dei seguenti Comuni:
  - Comune di Formia: Agglomerato Industriale di Penitro, Ponzanello Mamurrano e Castagneto (aree a servizio della portualità);
  - Comune di Minturno: Agglomerato Industriale di Penitro e Parchi;
  - Comune di Gaeta: Agglomerato Industriale Monte Conca;
  - Comune di Santi Cosma e Damiano: Agglomerato Industriale Pantaniello;
  - Comune di Fondi: Area Industriale comunale.
- **Area 107.3c:** Sì
- **Area di crisi complessa/non complessa:** In parte area di crisi industriale non complessa (Fondi, Gaeta, Itri, Ponza).
- **Porto più vicino:** Gaeta

LAZ5, LAZ6, LAZ7 – che ricomprende i Comuni di Cassino e Piedimonte San Germano

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)

  - **Unità Locali**: 4.532
  - **Addetti**: 19.301
  - **Valore Aggiunto**: 885mln €
    - 482mln € Industria
    - 404mln € Servizi

  - **Principali settori economici di specializzazione**:
    - fabbricazione di autoveicoli
    - fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori
    - fucinatura, imbutitura, stampaggio e profilatura dei metalli, metallurgia delle polveri
    - collaudi ed analisi tecniche
    - servizi ospedalieri

  - **Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia**: $\frac{\text{Addetti nei settori ad alta tecnologia}}{\text{Totale addetti delle unità locali}} \times 100$ = 2,1% (4,7% Italia)

- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**

- L'importante complesso industriale che ha come epicentro Cassino è storicamente legato all'industria automobilistica, grazie alla presenza di importanti stabilimenti industriali e anche grazie a un maturo indotto che ha saputo nel tempo diversificare la propria produzione come nel settore della meccatronica.
- Tali settori sono fortemente legati alla portualità, anche in considerazione della complessità della supply chain a cui fanno riferimento.
- L'area ha un importante collegamento funzionale da valorizzare con il porto di Civitavecchia. RFI ha avviato, infatti, i lavori di adeguamento delle linee funzionali al traffico merci e compatibili con gli standard europei in termini di capacità (lunghezza treno- peso assiale- sagoma). Tali direttrici collegano direttamente il porto di Civitavecchia, su cui sono previsti interventi importanti nell'ambito dell'ultimo miglio ferroviario con la linea Roma Cassino, attraverso la piattaforma intermodale di Piedimonte San Germano, una delle principali e maggiormente attrezzate del territorio del Lazio, su quella che è di fatto la direttrice ferroviaria merci strategica NORD- SUD del Paese.
- Inoltre, l'area è collegata strutturalmente anche con il porto di Gaeta, i cui recenti lavori di ampliamento delle banchine ne consolidano lo storico ruolo di gateway delle aree industriali del sud del Lazio.

- **Principali aziende**

- Importante polo industriale, soprattutto per la presenza di multinazionali operanti nel settore automotive (Stellantis – LEAR CORPORATION ITALIA – Tiberina – ACS Gruppo Olmo) e della meccatronica (SKF Industrie); importante anche la presenza di aziende del settore della carta (Reno de Medici – WEPA Italia).

- **Presenza di aree dismesse:** Sì
- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio:** Sì
- **Area 107.3c:** Sì
- **Area di crisi complessa/non complessa:** Area di crisi industriale non complessa
- **Porto più vicino:** Civitavecchia/Fiumicino/Gaeta

REGIONE LAZIO

LAZ8 – che ricomprende il Comune di Pomezia

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)

  - **Unità Locali**: 5.344
  - **Addetti**: 36.392
  - **Valore Aggiunto**: 2,1mld €
    - 820mln € Industria
    - 1,2mld € Servizi

  - **Principali settori economici di specializzazione**:
    - fabbricazione di medicinali e preparati farmaceutici
    - fabbricazione di aeromobili, di veicoli spaziali e dei relativi dispositivi
    - fabbricazione di saponi e detergenti, di prodotti per la pulizia e la lucidatura, di profumi e cosmetici
    - attività di supporto ai trasporti
    - ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle scienze naturali e dell'ingegneria

  - **Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia**: $\frac{\text{Addetti nei settori ad alta tecnologia}}{\text{Totale addetti delle unità locali}} \times 100$ = 15,2% (4,7% Italia)

- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**

- L'area di Pomezia rappresenta una delle più importanti aree industriali del Lazio. La presenza di importanti arterie stradali, come la Pontina, rendono Pomezia accessibile e collegata ai principali centri logistici e porti, a partire da Civitavecchia; anche il previsto progetto dell'Autostrada Roma-Latina risulta funzionale ad una maggiore connessione con la struttura portuale di Civitavecchia.
- L'area ha anche un collegamento funzionale importante, e con grandi potenzialità, con l'aeroporto di Fiumicino per il trasporto dei medicinali; il settore farmaceutico, che ha tradizionalmente privilegiato il trasporto su gomma e quello aereo, oggi guarda al trasporto via mare e vede Civitavecchia come naturale nodo, anche grazie alle sue potenzialità nella catena del freddo. Questo cambiamento è stato determinato da una serie di fattori, tra cui la crescita della tecnologia e delle infrastrutture portuali, la necessità di ridurre i costi e la sostenibilità ambientale ma anche soprattutto l'aumento delle rotte interessate e la necessità di diversificare i flussi logistici.

- **Principali aziende**

- Nell'area industriale di Pomezia, con particolare riferimento al polo di Santa Palomba, è forte la presenza di multinazionali operanti nel settore chimico e della farmaceutica (ACS Dobfar – Alfa Sigma - D.M.G. Italia - Drugs Minerals And Generics Italia - Menarini Biotech – Procter & Gamble Italia), della meccatronica (Northrop Grumman Italia - Tubilux Pharma – Epta) e del settore alimentare (Cesare Fiorucci).

- **Presenza di aree dismesse:** All'interno dell'area vi sono importanti aree dismesse

- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio:** L'area di competenza consortile ricadente nel Comune di Pomezia è ricompresa all'interno dell'Agglomerato di Santa Palomba; posta a confine con Roma Capitale - Municipio IX (ex XII) ed il Comune di Ardea, l'area è attestata sulla S.P. Ardeatina.

- Al confine con l'area di competenza consortile è presente lo scalo merci della Stazione di Pomezia, con annessi servizi ferroviari, per il quale è in itinere un notevole processo di sviluppo e potenziamento e adeguamento agli standard europei, con conseguente possibilità di realizzazione del c.d. Interporto Santa Palomba.

LAZ8 – che ricomprende il Comune di Pomezia

- **Area 107.3c:** Sì
- **Area di crisi complessa/non complessa:** No
- **Porto più vicino:** Civitavecchia/Fiumicino

LAZ9 – che ricomprende i Comuni di Guidonia Montecelio (in parte); **Roma** (in parte); **Tivoli** (in parte).

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)

- L'asse lungo la Tiburtina rappresenta storicamente il quadrante industriale di Roma. La zona è caratterizzata da un'alta concentrazione di industrie ad alta tecnologia spesso leader nei rispettivi segmenti produttivi. Esiste infatti un radicamento storico delle imprese nell'ambito della cosiddetta "Tiburtina Valley", dove ha assunto un peso preminente il polo dell'industria elettronica e dei servizi informatici, in particolare nell'ambito della difesa.
- L'area ha quindi una forte vocazione industriale ad elevato contenuto tecnologico e ad elevato valore aggiunto, rappresentando probabilmente l'area più importante a livello nazionale per quanto concerne l'ambito aerospaziale e la difesa
- Alla tradizionale attività industriale si accompagna oggi un'importante componente logistica, grazie alla vicinanza con i principali assi stradali e ferroviari.

- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**

- La presenza del Centro Agroalimentare Romano CAR, con vaste aree previste di ampliamento per funzioni produttive, direzionali, e servizi coerenti con la filiera dell'industria agroalimentare, ma non solo, ne fanno una delle aree potenzialmente più interconnesse dal punto di vista funzionale con la portualità del Lazio.
- Nello specifico, la specializzazione nella logistica per il freddo presente nel porto di Civitavecchia, porto di Roma, e nell'immediato retroporto, tenendo conto delle relazioni ro-ro esistenti, lascia prevedere la possibilità di sviluppo di una delle maggiori relazioni di approvvigionamento attuali per l'area in questione.
- La presenza poi di funzioni sia produttive che distributive porta a favorire un corretto bilanciamento dei carichi da e per il porto con vantaggio alla competitività dei costi di trasporto.

- **Principali aziende**

  L'area industriale della Tiburtina ospita una vasta gamma di aziende operanti in particolare nel comparto logistico, manifatturiero e tecnologico: Telespazio, Thales Alenia Space, MBDA, Leonardo, BASF, ELT, Ised, Pallini, Gentilini, DAB SiStemi Integrati, Webuild, Rheinmetall Italia.

  L'area è anche sede del Tecnopolo Tiburtino dove sono oggi presenti più di 100 medio- piccole imprese, operative principalmente nei settori Elettronica, Telecomunicazioni, Aerospazio, Ambiente e Green Economy, Ricerca e Trasferimento Tecnologico.

- **Presenza di aree dismesse:** All'interno dell'area vi sono importanti aree dismesse tra le quali spicca l'ex fabbrica di Penicillina
- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio:** No
- **Area 107.3c:** Si
- **Area di crisi complessa/non complessa:** No

LAZ10 – che ricomprende il Comune di Civitavecchia

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)
  - **Unità Locali**: 3.696
  - **Addetti**: 13.144
  - **Valore Aggiunto**: 658mln €
    - 334mln € Industria
    - 324mln € Servizi
  - **Principali settori economici di specializzazione**:
    - produzione, trasmissione e distribuzione di energia elettrica
    - attività di supporto ai trasporti
    - installazione di macchine ed apparecchiature industriali
    - attività dei call center
    - servizi di vigilanza privata
  - **Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia**: $\frac{\text{Addetti nei settori ad alta tecnologia}}{\text{Totale addetti delle unità locali}} \times 100$ = 1,9% (4,7% Italia)
- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**

- Civitavecchia presenta numerose aree pronte a fungere da retroporto logistico del bacino portuale. Da un lato, l'interporto collegato funzionalmente per una serie di merci e servizi con il porto; dall'altro, numerose aree industriali, pianificate e non realizzate, in grado di attrarre investimenti direttamente connessi con l'attività portuale e la lavorazione delle merci, con benefici sul valore aggiunto lungo tutta la catena distributiva delle diverse filiere logistiche interessate.
- Inoltre, la dismissione della Centrale a Carbone potrà consentire di liberare terreni almeno in parte funzionali alla lavorazione delle merci collegate all'attività del porto.

- **Principali aziende**

  Enel, Port Mobility, Molinari, CFFT, Consorzio Minosse, Compagnia portuale, Tirreno Power, Mario Guerrucci, Medov, RTC.
- **Presenza di aree dismesse:** Si
- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio:** No
- **Area 107.3c:** Si
- **Area di crisi complessa/non complessa:** No
- **Porto più vicino:** Civitavecchia

Colleferro

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)
  - **Unità Locali**: 1.995
  - **Addetti**: 8.214
  - **Valore Aggiunto**: 429mln €
    - 183mln € Industria
    - 246mln € Servizi
  - **Principali settori economici di specializzazione**:
    - fabbricazione di aeromobili, di veicoli spaziali e dei relativi dispositivi

Colleferro

- fabbricazione di armi e munizioni
- produzione di cemento, calce e gesso
- attività di supporto ai trasporti
- attività delle agenzie di lavoro temporaneo (interinale)

- **Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia**: $\frac{\text{Addetti nei settori ad alta tecnologia}}{\text{Totale addetti delle unità locali}} \times 100$ = 13,4% (4,7% Italia)

- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**

- Colleferro ha una storia industriale importante e mantiene tutt'ora un ruolo strategico nell'ambito di alcuni specifici settori industriali legati funzionalmente all'attività portuale.
- Nello specifico Colleferro è un punto di riferimento per l'industria aerospaziale e ha sviluppato un tessuto produttivo importante nell'ambito del settore metalmeccanico. Questo comparto ha supportato la crescita di piccole e medie imprese locali che forniscono componenti e servizi tecnici alle grandi aziende come Avio.
- In termini infrastrutturali si rileva il posizionamento particolarmente strategico delle aree produttive, situate tra la direttrice trasversale Cisterna-Valmontone e la tradizionale direttrice interna Nord-Sud dell'autostrada A1, oltre che vicine alla linea ferroviaria Roma-Cassino, interessata recentemente dai lavori di adeguamento al trasporto merci e potenzialmente connessa con il porto di Civitavecchia.
- Il territorio ospita inoltre attività logistiche come lo SLIM – il Sistema Logistico Integrato Multimodale di Colleferro-, oggi realizzato solo in parte e che contribuisce a fare del territorio comunale una delle principali piattaforme logistico distributive, anche in termini di capacità aree logistiche coperte, compite o previste, dell'area metropolitana di Roma.

- **Principali aziende**

  AVIO; JOYSON SAFETY SYSTEMS TORINO; KNDS AMMO ITALY; HEIDELBERG MATERIALS ITALIA CEMENTI

- **Presenza di aree dismesse:** Il Comune di Colleferro è caratterizzato da un vasto comprensorio industriale dismesso, con ampie superfici che si presentano ad alto potenziale in termini di rigenerazione e valorizzazione.
- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio:** No
- **Area 107.3c:** No
- **Area di crisi complessa/non complessa:** Si
- **Porto più vicino:** Civitavecchia/Fiumicino/Gaeta

Fiumicino

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)

  - **Unità Locali**: 5.429
  - **Addetti**: 33.884
  - **Valore Aggiunto**: 962mln €
    - 138mln € Industria
    - 824mln € Servizi

  - **Principali settori economici di specializzazione**:
    - attività di supporto ai trasporti

Fiumicino

- servizi di vigilanza privata
- attività postali con obbligo di servizio universale
- riparazione e manutenzione di prodotti in metallo, macchine ed apparecchiature
- fornitura di pasti preparati (catering) e altri servizi di ristorazione

- **Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia**: $\frac{\text{Addetti nei settori ad alta tecnologia}}{\text{Totale addetti delle unità locali}} \times 100$ = 1,9% (4,7% Italia)

- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**

- Le aree logistiche di Fiumicino rivestono un enorme importanza nell'ambito di una serie di produzioni legate alla distribuzione su Roma anche in considerazione della presenza dell'aeroporto, il secondo in Italia per il traffico Cargo. All'interno del sedime aeroportuale la struttura "Cargo City" è in grado di gestire e movimentare oltre 300.000 tonnellate di merci l'anno ed è particolarmente attrezzata per la gestione della produzione farmaceutica.
- L'area ospita inoltre un'importante piattaforma logistica adiacente all'Autostrada A12 Roma-Civitavecchia e per la quale si profilano ulteriori investimenti da parte di imprese del settore logistico.
- Vista l'importanza che le aree logistiche ricoprono nell'ambito della Regione esse appaiono naturalmente funzionali e sinergiche alle attività portuali del porto di Civitavecchia.
- Il Comune ospita, inoltre, anche il porto commerciale di Fiumicino, che oggi ricopre una importante funzione nell'importazione degli idrocarburi e per il quale il piano regolatore portuale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale prevede lo sviluppo di banchine per il traffico croceristico, merci e RO-RO.

- **Principali aziende**

  Aeroporti di Roma; AdR security; AdR assistance; Aviapartner, Bcube, Ita Airways, Air Cargo, DHL Global Forwarding, Alha Group

- **Presenza di aree dismesse:** Non in modo particolare
- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio:** No
- **Area 107.3c:** No
- **Area di crisi complessa/non complessa:** No
- **Porto più vicino:** Civitavecchia/Fiumicino

Fara in Sabina

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)

  - **Unità Locali**: 919
  - **Addetti**: 4.860
  - **Valore Aggiunto**: 281mln €
    - 25mln € Industria
    - 257mln € Servizi

  - **Principali settori economici di specializzazione**:
    - attività di supporto ai trasporti
    - attività delle agenzie di lavoro temporaneo (interinale)

Fara in Sabina

- **Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia**: $\frac{\text{Addetti nei settori ad alta tecnologia}}{\text{Totale addetti delle unità locali}} \times 100$ = 0,1% (4,7% Italia)

- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**

  Nel comune di Fara in Sabina (Rieti) è situata l'area industriale di Passo Corese, che fa parte del Consorzio Industriale del Lazio. Passo Corese vede l'insediamento di importanti imprese di caratura internazionale tra cui, su tutte, Amazon. L'area presenta magazzini moderni e funzionali ad una logistica efficiente e in grado di attirare nuovi investimenti, risultando connessa alla rete autostradale attraverso il vicino casello di Fiano Romano. La centralità della logistica nel territorio è riferita anche alla nascita nel 2023 dell'ITS (Istituto Tecnologico Superiore) della Logistica, un istituto in grado di interessare potenzialmente tutto il bacino di aziende della logistica insediate nelle vicinanze.

- **Principali aziende**

  Amazon, Antica Erboristeria, Wurth. Presenti anche aziende riconducibili al settore dei trasporti (FM Trasporti, Autofrigo Rieti, Autotrasporti RDS) e legate alla filiera alimentare dell'olio.

- **Presenza di aree dismesse:** No
- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio:** Sì
- **Area 107.3c:** No
- **Area di crisi complessa/non complessa:** No
- **Porto più vicino:** Civitavecchia/Fiumicino

Monterotondo

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)
  - **Unità Locali**: 3.515
  - **Addetti**: 10.777
  - **Valore Aggiunto**: 382mln €
    - 120mln € Industria
    - 262mln € Servizi
  - **Principali settori economici di specializzazione**:
    - trasporto di merci su strada e servizi di trasloco
    - recupero dei materiali
    - manutenzione e riparazione di autoveicoli
    - servizi integrati di gestione agli edifici
    - altre attività di assistenza sociale non residenziale
  - **Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia**: $\frac{\text{Addetti nei settori ad alta tecnologia}}{\text{Totale addetti delle unità locali}} \times 100$ = 0,4% (4,7% Italia)

Monterotondo

- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**

- L'area industriale di Monterotondo è un polo produttivo, caratterizzato da una realtà variegata e dinamica. Convivono nell'area imprese artigiane, industrie, realtà commerciali, servizi di logistica, depositi e istituti di ricerca. La dimensione delle aziende è anch'essa variabile. Si va dalle piccole e medie imprese fino a realtà importanti anche in ambito nazionale e internazionale.
- Un'ulteriore possibilità di sviluppo potrebbe derivare da un migliore collegamento funzionale ed economico con il **porto di Civitavecchia**, che è uno dei principali scali marittimi del Lazio. Grazie ai collegamenti autostradali e ferroviari, Monterotondo potrebbe servire come **hub logistico** per la distribuzione delle merci provenienti dal porto e destinate a Roma o ad altre zone del centro Italia.

- **Principali aziende**

  Assing SP, Ecocleaning Italia srl, Alma Log, Lacchi spa, D'Ascenzi Pavimenti Spa Polaring Spa

- **Presenza di aree dismesse:** Si
- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio:** No
- **Area 107.3c:** No
- **Area di crisi complessa/non complessa:** No
- **Porto più vicino:** Civitavecchia/Fiumicino

Fiano Romano

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)

  - **Unità Locali**: 1.491
  - **Addetti**: 7.994
  - **Valore Aggiunto**: 425mln €
    - 52mln € Industria
    - 373mln € Servizi

  - **Principali settori economici di specializzazione**:
    - fabbricazione di saponi e detergenti, di prodotti per la pulizia e la lucidatura, di profumi e cosmetici
    - attività di supporto ai trasporti
    - magazzinaggio e custodia
    - trasporto di merci su strada e servizi di trasloco
    - commercio all'ingrosso di prodotti alimentari, bevande e prodotti del tabacco

  - **Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia**: $\frac{\text{Addetti nei settori ad alta tecnologia}}{\text{Totale addetti delle unità locali}} \times 100$ = 0,5% (4,7% Italia)

Fiano Romano

- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**

  Fiano Romano rappresenta un nodo logistico di primaria importanza a livello nazionale e internazionale. La presenza di numerosi centri di distribuzione e magazzini di grandi dimensioni ne fa un hub strategico per la gestione e lo smistamento delle merci destinate al mercato italiano e oltre. La posizione favorevole, in prossimità delle principali arterie di trasporto, ne facilita la connettività e l'accessibilità. Il tessuto imprenditoriale locale è caratterizzato da una forte presenza di aziende operanti nel settore della logistica integrata, della grande distribuzione organizzata, che hanno scelto Fiano Romano come sede dei propri centri operativi. L'area industriale, in continua evoluzione, è oggetto di importanti investimenti in termini sia di magazzini moderni che interventi infrastrutturali volti a migliorare l'efficienza dei processi logistici e ad attrarre nuovi insediamenti produttivi. La sinergia con il contesto urbano di Roma e le politiche di incentivazione regionale rappresentano ulteriori fattori di attrazione per gli operatori del settore.

- **Principali aziende**

  Amazon, DHL, BRT, GLS, FEDEX CONAD

- **Presenza di aree dismesse:** Non particolare
- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio:** No
- **Area 107.3c:** No
- **Area di crisi complessa/non complessa:** No
- **Porto più vicino:** Civitavecchia/Fiumicino

Albano Laziale

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)

  - **Unità Locali**: 3.076
  - **Addetti**: 8.626
  - **Valore Aggiunto**: 326mln €
    - 159mln € Industria
    - 167mln € Servizi

  - **Principali settori economici di specializzazione**:
    - fabbricazione di strumenti per irradiazione, apparecchiature elettromedicali ed elettroterapeutiche
    - telecomunicazioni fisse
    - installazione di macchine ed apparecchiature industriali
    - servizi ospedalieri
    - riparazione e manutenzione di prodotti in metallo, macchine ed apparecchiature

  - **Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia**: $\frac{\text{Addetti nei settori ad alta tecnologia}}{\text{Totale addetti delle unità locali}} \times 100$ = 1,2% (4,7% Italia)

Albano Laziale

- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**

  Albano ospita parte dell'area industriale e artigianale dei Castelli Romani. L'area è prossima, quasi senza soluzione di continuità, al tessuto industriale di Santa Palomba con cui è collegata direttamente attraverso Via Cancelliera. Le attività industriali hanno attecchito sulla preesistente tradizione artigiana (prodotti alimentari e tessili, pelletteria, lavorazione del legno, della pietra e del vetro), proiettandosi verso nuove produzioni (comparti metallurgico, meccanico, elettronico, della produzione e distribuzione di gas ed energia elettrica); importanti sono le attività complementari a supporto dell'area industriale di Santa Palomba.

- **Principali aziende**

  3D Macchine Industriali, EuroTortellino Srl, EL-EN ELECTROMECHANICAL ENGINEERING, GRUPPO FRANCESCHINI SRL, OSIT IMPRESA; SELIND SRL; O.M.IT. SRL; GTA SRL GESTIONE E TRATTAMENTO ACQUE

- **Presenza di aree dismesse:** Na
- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio: No**
- **Area 107.3c:** No
- **Area di crisi complessa/non complessa:** Na
- **Porto più vicino:** Civitavecchia/Fiumicino

Ardea

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)

  - **Unità Locali**: 2.369
  - **Addetti**: 5.223
  - **Valore Aggiunto**: 163mln €
    - 51mln € Industria
    - 112mln € Servizi

  - **Principali settori economici di specializzazione**:
    - altre attività postali e di corriere
    - raccolta, trattamento e fornitura di acqua
    - demolizione e preparazione del cantiere edile
    - cura e manutenzione del paesaggio
    - commercio al dettaglio ambulante

  - **Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia**: $\frac{\text{Addetti nei settori ad alta tecnologia}}{\text{Totale addetti delle unità locali}} \times 100$ = 0,6% (4,7% Italia)

- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**

  La presenza industriale di Ardea è significativa e si distribuisce sostanzialmente lungo la Pontina senza soluzione di continuità con il tessuto industriale di Pomezia fino a dove l'arteria incontra la via Laurentina, anch'essa per buona parte interessata da significative presenze industriali. Ardea ospita anche un'area industriale che fa parte del complesso di Santa Palomba. Nell'area è stato recentemente costruito un deposito di Amazon uno dei più grandi di d'Europa dedicato ai prodotti di grandi dimensioni come frigoriferi e altri grandi elettrodomestici. L'area è interessata dalla Roma-

Ardea

Latina e dal Raddoppio di Via di Valle Caia che favorirà la connessione tra Santa Palomba e il suo nodo intermodale con tutto il tessuto produttivo lungo il nuovo previsto asse autostradale.

- **Principali aziende**
  Amazon, Olsa Informatica, Toyota Material Handling Italia, Fiamma 2000 Spa, Redbox Srl
- **Presenza di aree dismesse:** Na
- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio:** Sì
- **Area 107.3c:** No
- **Area di crisi complessa/non complessa:** Na
- **Porto più vicino:** Civitavecchia/Fiumicino/Gaeta

Velletri

- **Tessuto economico-produttivo** (dati al 2022)
  - **Unità Locali**: 3.838
  - **Addetti**: 9591
  - **Valore Aggiunto**: 270mln €
    - 79mln € Industria
    - 191mln € Servizi
  - **Principali settori economici di specializzazione**:
    - commercio al dettaglio ambulante
    - altre attività di assistenza sociale non residenziale
    - assistenza sociale non residenziale per anziani e disabili
    - servizi ospedalieri
    - commercio all'ingrosso di altri macchinari, attrezzature e forniture
  - **Specializzazione produttiva nei settori ad alta tecnologia**: $\frac{\text{Addetti nei settori ad alta tecnologia}}{\text{Totale addetti delle unità locali}} \times 100$ = 0,8% (4,7% Italia)
- **Collegamento funzionale ed economico dell'area industriale con la realtà portuale**

  Gli agglomerati industriali di Velletri sono sparsi nel Comune e si sviluppano soprattutto lungo la via Appia e via di Nettuno al confine con il Comune di Aprilia. Si sottolinea la presenza di imprese di costruzioni e forniture elettriche. Rilevano le attività legate alla vitivinicoltura, al turismo e al suo indotto commerciale.
- **Principali aziende**

  Sol.Pre.A. Prefabbricati in Cemento Armato; Volsca ambiente e servizi; italferrum, Viastrade, Panelettric S.R.L.; Casa di Cura Privata Madonna Delle Grazie SPA
- **Presenza di aree dismesse:** Na
- **Presenza Consorzio Industriale del Lazio:** No
- **Area 107.3c:** No
- **Area di crisi complessa/non complessa:** Na
- **Porto più vicino:** Civitavecchia/Fiumicino

2.3 Le piattaforme logistiche

Piattaforma Logistica Roma-Fiumicino

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

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

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

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

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

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

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

Interporto Civitavecchia "CFFT"

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

L'interporto di Civitavecchia, ben collegato tramite rete stradale all'Autostrada A12 Roma- Civitavecchia, è dotato di magazzini refrigerati e non.

L'obiettivo principale dell'Interporto di Civitavecchia è quello di creare una sinergia stabile fra lo stesso e il porto, anche attraverso il miglioramento dei collegamenti ferroviari.

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

Dai primi mesi del 2023 l'Agenzia delle Dogane ha annunciato l'attivazione del corridoio dedicato tra il terminal portuale e lo scalo dell'interporto. L'iniziativa, che come le altre di questo tipo ha lo scopo di decongestionare la zona portuale, consente a CFFT di inviare la merce senza la preventiva emissione di

documenti doganali di transito, tramite l'utilizzo del sistema di controllo informatizzato (SILF) che traccia il percorso dei container, trasportati su gomma, e trasmette i relativi dati ai soggetti coinvolti nel processo.

Interporto Civitavecchia Orte

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

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

L'interporto si estende su un'area ampia ed è allestita con celle frigorifere a tecnologia avanzata, a temperatura e umidità controllata. La parte ferroviaria terrà conto delle seguenti esigenze funzionali:

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

L'Interporto di Orte, nella configurazione attuale, prevede, oltre al magazzino:

- un edificio a servizio dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Stato e della Guardia di Finanza per l'espletamento delle rispettive attività di servizio e di controllo;
- un terminal ferroviario merci direttamente collegato con la rete ferroviaria nazionale;
- un terminal ferroviario dedicato alla movimentazione intermodale e merci alla rinfusa.

Centro Agroalimentare – Guidonia

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

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

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

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

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

Il CAR di Guidonia è, pertanto, una struttura polifunzionale, capace di sviluppare importanti economie di scala e di ridurre drasticamente i costi logistici anche con le opportunità offerte dalle diverse piattaforme di carico refrigerate – gestite da operatori logistici – dove stoccare, preparare e ridistribuire le merci acquistate e dove

gestire, secondo le proprie esigenze, di rifornimento dei punti vendita i flussi delle consegne in qualsiasi ora del giorno.

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

Da ultimo, inoltre, si aggiunge che gli interventi previsti di velocizzazione della linea Roma-Pescara fanno prevedere la necessità di uno studio per la realizzazione di un terminal ferroviario nei pressi del CAR – Centro Agroalimentare finalizzato alla distribuzione nell'area Est della Città Metropolitana di Roma, in forte crescita e urbanizzazione, oltre che in sinergia con la funzione di land-bridge del sistema regionale.

Piattaforma Logistica Santa Palomba

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

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

Nell'area in cui si trova la piattaforma logistica di Santa Palomba sono insediate importanti aziende multinazionali di produzione, tra cui Johnson & Johnson, Procter & Gamble e Fiorucci. Sono presenti anche diverse aziende specializzate nella logistica, spedizioni e trasporti, quali DHL Supply Chain, Rifline, GLS, STEF, Cab Log, Laziale Distribuzione e Intermodeco.

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

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

In base a rilevazioni parziali condotte dall'Area Metropolitana, si possono stimare flussi di veicoli merci leggeri pari a circa 650.0000 veicoli/anno (veicoli equivalenti), così come veicoli pesanti per oltre 720.000 veicoli/anno (veicoli equivalenti).

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

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

Altre aree

Si segnalano infine altri interventi e progetti di sviluppo in corso collegati ad aree logistiche importanti ricompresi o a supporto dello sviluppo nella ZLS del Lazio quali:

- il Logistic Park di Fiano Romano: in fase di sviluppo, si estende per oltre un chilometro quadrato, ed è ubicato a meno di un chilometro dal casello dell'autostrada A1;

- il Polo Logistico di Passo Corese: denominato anche Polo Logistico Roma Nord, nasce per promuovere lo sviluppo economico dell'area meridionale del reatino; è in fase di implementazione;
- il polo logistico del freddo nella zona Civitavecchia-Tarquinia: in fase di realizzazione, consta di una installazione logistica di proprietà di Conad Tirreno;
- l'area SLIM – Sistema Logistico Integrato Multimodale di Colleferro: è in fase di implementazione, sono presenti già installazioni logistiche.

REGIONE LAZIO

ART. 5, COMMA 1, LETTERA A) DPCM 40/2024

3. PERIMETRAZIONE AREE ZLS – Art. 5, co. 1, lett. a) DPCM 40/2024

3.1 Selezione dei Comuni di riferimento per la ZLS

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

Tra i mesi di gennaio e marzo 2020, il Gruppo di Lavoro regionale ha elaborato una proposta per l'individuazione dei Comuni, al cui interno selezionare le aree da coinvolgere nella istituenda Zona Logistica Speciale (ZLS)[17] Ai sensi della Legge 27 dicembre 2017 (Legge di bilancio 2018) e DGR 30 ottobre 2018, n. 621, sono considerati inclusi *de facto* i comuni all'interno dei quali si trovano le strutture portuali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Tale esercizio è stato poi completato e aggiornato dalla Regione alla luce del DPCM del 4 marzo 2024, n. 40.

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

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

- presenza o meno di aree industriali all'interno del comune (fonte Unindustria – "Aree Industriali e *Start-Up*" – maggio 2019);
- livello di presenza all'interno del comune di imprese cosiddette "*port related*", ovvero appartenenti ai settori di impresa che – secondo le statistiche ufficiali – maggiormente interagiscono con gli attuali sistemi portuali (fonte MIT - CNIT, ISTAT – indagine sui trasporti marittimi ed elaborazioni su dati ASIA - Archivio statistico delle imprese attive)[18] livello di internazionalizzazione del tessuto imprenditoriale comunale, inteso nella sua componente di movimentazione in *export* ed *import* di merci (fonte ISTAT – COE, dati in valore);
- livello di presenza all'interno del comune di attività imprenditoriali comunque intese (fonte ASIA - Archivio statistico delle imprese attive, n. di imprese e n. di addetti);

Per ciascuno dei predetti indicatori, sulla base delle risultanze statistiche desumibili dalle fonti ufficiali, sono state realizzate delle elaborazioni cartografiche di dettaglio comunale. Completato questo lavoro, è stata quindi elaborata una matrice complessiva di riepilogo che riporta le diverse combinazioni osservate per le quattro caratteristiche monitorate. Tale analisi è stata condotta sulla base delle analisi già svolte nella fase precedente di piano strategico della ZLS del 2021, di cui alla Delibera dell'8 febbraio 2022, n. 40 e degli

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

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

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

La ratio dell'analisi è funzionale all'elaborazione di politiche regionali connesse con l'esistenza di aree portuali (retroportuali e non connesse da un nesso funzionale) sia per interventi di riconversione sia, in senso più ampio per creare condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi per consentire, nelle aree interessate, lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese.

Ai fini della istituzione della Zona Logistica Semplificata nella Regione Lazio, e tenendo conto dei limiti di estensione disponibili sono quindi stati identificati in via prioritaria i seguenti Comuni:

Proposta aree da inserire in ZLS

1	Civitavecchia	17	Civita Castellana	33	Patrica
2	Fiumicino	18	Colleferro	34	Piedimonte San Germano
3	Gaeta	19	Fara in Sabina	35	Pomezia
4	Accumoli	20	Ferentino	36	Pontinia
5	Albano Laziale	21	Fiano Romano	37	Rieti
6	Amatrice	22	Fondi	38	Roma
7	Anagni	23	Formello	39	Sant'Andrea del Garigliano
8	Aprilia	24	Formia	40	Sant'Ambrogio sul Garigliano
9	Ardea	25	Frosinone	41	Sant'Apollinare
10	Campagnano di Roma	26	Guidonia Montecelio	42	San Giorgio a Liri
11	Cassino	27	Itri	43	Santi Cosma e Damiano
12	Castelforte	28	Latina	44	San Vittore del Lazio
13	Ceccano	29	Leonessa	45	Tarquinia
14	Ceprano	30	Minturno	46	Tivoli
15	Cisterna di Latina	31	Monterotondo	47	Velletri
16	Cittaducale	32	Orte	48	Villa Santa Lucia
				49	Viterbo

Si rimanda all'Allegato 1, contenente la documentazione identificativa delle aree con l'indicazione delle porzioni di territorio interessate e evidenziazione di quelle ricadenti nell'Area portuale, nonché di quelle ammesse ai benefici ai sensi della Carta degli aiuti di stato a finalità regionale, così come previsto dall'art. 5, co. 1, lett. a) del DPCM 40/2024.

Il Piano di Sviluppo della Zona Logistica Semplificata del Lazio prevede quindi l'attivazione delle misure inizialmente nelle zone individuate nei comuni della tabella di cui sopra, per poi poter essere esteso in fasi di sviluppo successive ad altre zone o ad altri Comuni in relazione agli stessi criteri.

La lista dei Comuni selezionati è stata valutata anche con riferimento ai contenuti del Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, adottato dalla Giunta Regionale con DGR 1050 del 30/12/2020.

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

Tale analisi, al contrario, ha confermato i criteri statistici utilizzati ma anche in considerazione degli investimenti potenziali che interesseranno la Regione nella direzione della mobilità sostenibile e della creazione di un sistema coordinato di servizi di trasporti e di logistica funzionale alle previsioni di sviluppo socioeconomico e di riequilibrio territoriale del Lazio nel prossimo decennio (fondi PNRR, politica di coesione ecc).

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

3.2 Selezione delle aree di pertinenza per la ZLS

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

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

La scelta delle aree è stata ispirata dai seguenti orientamenti:

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

In considerazione dei suddetti orientamenti e dei Comuni identificati, la Regione, sulla base anche delle analisi statistiche condotte nel primo studio, ha adottato una metodologia per selezionare le aree e particelle comunali, da considerare come *elegible* all'interno della ZLS, basata su alcuni criteri di ammissione che ogni area proposta deve rispettare, identificando i parametri che misurano il rispetto dei requisiti e le necessarie fonti informative.

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

- caratteristiche tecniche dell'area (i.e. morfologia del terreno, livello delle urbanizzazioni);

- caratteristiche urbanistiche (compatibilità con il PRG, presenza eventuali vincoli);
- accessibilità (vicinanza a collegamenti infrastrutturali).

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

Per quanto riguarda la selezione delle aree da inserire in perimetrazione, essa si è basata sulle superfici delle aree industriali formali (c.d. "aree D" da PRG) occupate, ossia dove già insistono degli insediamenti produttivi, attivi o dismessi, sempre nell'ottica di consumare meno suolo possibile.

Per la mappatura delle aree industriali formalizzate, si sono utilizzate le perimetrazioni definite dai diversi documenti di pianificazione territoriale disponibili. Tali perimetri sono aggregati e gestiti a livello regionale tramite anche il Geoportale Regionale nonché verificati con i singoli Comuni. Tale sistema, in particolare, aggrega le informazioni rivenienti:

- dal Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR), approvato con DCR n.5 del 02/08/2019, per evidenziare le aree soggette a vincoli paesaggistici ed ambientali;
- dalla Carta di Uso del Suolo (CUS), aggiornata al 2016, che rappresenta lo stato attuale di utilizzo del territorio regionale e si inquadra nell'ambito del Progetto CORINE *Land Cover* dell'UE. La CUS restituisce informazioni circa le 5 classi principali di utilizzo del territorio regionale (superfici artificiali, superfici agricole utilizzate, superfici boscate ed ambienti seminaturali, ambiente umido, ambiente delle acque) e si sviluppa per successivi livelli di dettaglio in funzione della scala di rappresentazione;
- dai Piani Regolatori Generali dei comuni del Lazio, al fine di identificare le aree urbane, industriali o libere all'interno dei confini amministrativi dei Comuni di riferimento.

A seguire, si riporta il dettaglio delle aree selezionate ai fini della ZLS all'interno di ognuno dei 49 Comuni. Per ognuno di essi si rappresenta di seguito il dettaglio dimensionale in relazione alle aree PRG zona D (occupate) e quante di queste aree ricadono all'interno dell'aree di cui all'art. 107, co. 3, lett. c) del TFUE.

Comune	Area107.3 lett. C
Civitavecchia	SI
Fiumicino	NO
Gaeta	SI
Accumoli	SI
Albano Laziale	NO
Amatrice	SI
Anagni	SI
Aprilia	SI
Ardea	NO
Campagnano di Roma	NO
Cassino	SI
Castelforte	SI
Ceccano	SI
Ceprano	NO
Cisterna di Latina	SI
Cittaducale	SI
Civita Castellana	SI
Colleferro	NO
Fara in Sabina	NO
Ferentino	SI
Fiano Romano	NO
Fondi	SI
Formello	NO
Formia	SI
Frosinone	SI
Guidonia Montecelio	Sì, in parte
Itri	SI
Latina	Sì, in parte
Leonessa	SI
Minturno	SI
Monterotondo	NO
Orte	SI
Patrica	SI
Piedimonte San Germano	SI
Pomezia	SI
Pontinia	NO
Rieti	SI
Roma	Sì, in parte
Sant'Andrea del Garigliano	SI
Sant'Ambrogio sul Garigliano	SI

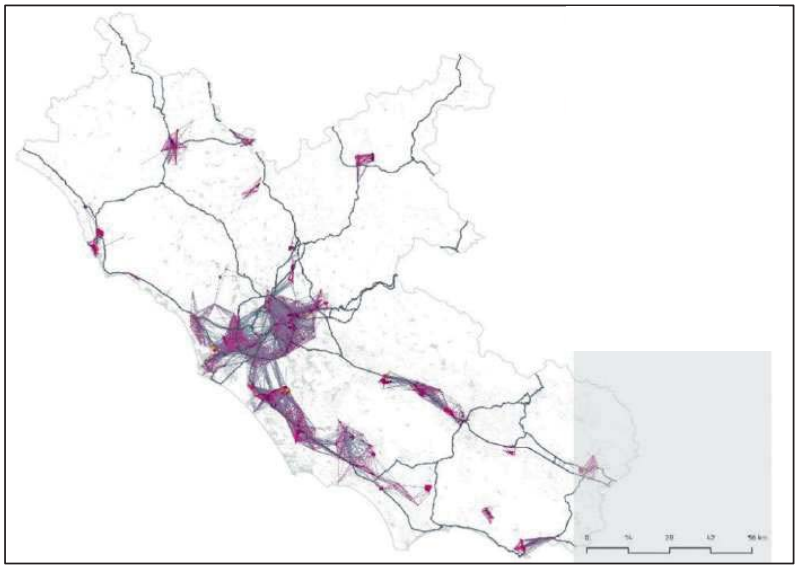
Comune	Area107.3 lett. C
Sant'Apollinare	SI
San Giorgio a Liri	NO
Santi Cosma e Damiano	SI
San Vittore del Lazio	SI
Tarquinia	SI
Tivoli	Sì, in parte
Velletri	SI
Villa Santa Lucia	SI
Viterbo	SI

4. ANALISI DEL QUADRO INFRASTRUTTURALE DEL LAZIO – Art. 5, co. 1, lett. b) DPCM 40/2024

4.1 Sistema viario e ferroviario della Regione Lazio

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

Nel seguito, si riporta la mappa su base regionale che evidenzia le linee di desiderio ricavate dal tracciato delle SIM business delle aree individuate ed i sistemi viari e ferroviari che insistono sulle medesime.



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

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

L'analisi evidenzia, altresì, i seguenti elementi:

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

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

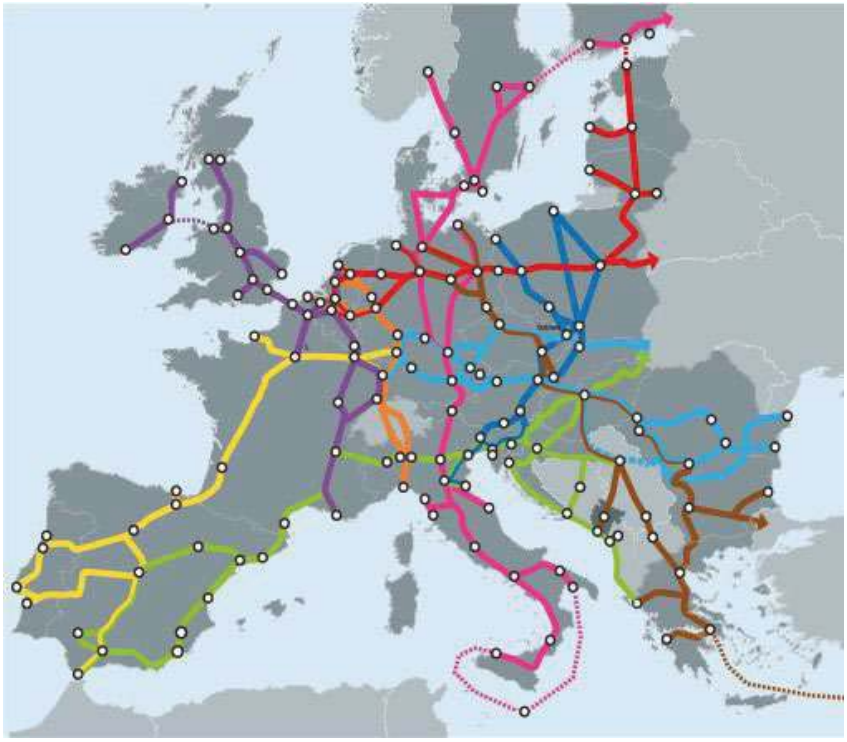


Figura 12 - Corridoio Transeuropeo Scandinavo-Mediterraneo - Fonte: Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica ("PRMTL")

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

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

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

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

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

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

Figura 13 - Principali interventi sul sistema viario previsti dal PRMTL - Fonte: Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica ("PRMTL")

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

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

Figura 14 - Principali interventi sul sistema ferroviario previsti dal PRMTL - Fonte: Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica ("PRMTL")

4.3 L'accessibilità ai comuni della ZLS

Il presente paragrafo richiama le principali infrastrutture di collegamento delle aree individuate con i principali corridoi e nodi trasportistici regionali così come previsto dal DPCM 4 marzo 2024, n. 40, all'art. 5, comma 1, lettera b).
I collegamenti trasportistici sono per comodità richiamati a livello di territorio comunale salvo diversamente specificato e con riferimento ai porti della ZLS.

Comune di Civitavecchia

Nel Comune di Civitavecchia l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella zona centrale dalla A12 (Civitavecchia – Grosseto) e dalla SS1 Aurelia; la linea ferroviaria percorre l'area lungo la costa Nord-Occidentale. Il Comune di Civitavecchia è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso l'autostrada A12, la SS1 Aurelia e la linea ferroviaria. Tramite la dorsale trasversale nord - SS 675 è garantita l'interconnessione con l'Interporto di Orte e seppure in ottica interregionale l'interconnessione del Porto di Civitavecchia anche con l'Umbria e con l'area industriale di Terni.

Comune di Fiumicino

Nel Comune di Fiumicino l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte meridionale dall'autostrada A91 Roma-Fiumicino e nella parte centro- settentrionale dalla A12; la linea ferroviaria percorre l'area parallelamente alla SS1. Il Comune di Fiumicino è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso l'autostrada A91.

Comune di Gaeta

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

Comune di Accumoli

Nel Comune di Accumoli l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale. L'area di interesse è limitrofa alla SS4 Salaria. Il Comune di Accumoli è connesso al Comune di Rieti, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS4 Salaria.

Comune di Albano Laziale

Nel Comune di Albano Laziale l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte meridionale dalla SS7 Appia; la linea ferroviaria percorre parallelamente al sistema stradale. Il Comune di Albano Laziale è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso l'SS 7.

Comune di Amatrice

Nel Comune di Amatrice l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale. L'area di interesse è limitrofa alla SS 4. Il Comune di Amatrice è connesso al Comune di Rieti, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS4 Salaria.

Comune di Anagni

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

Comune di Aprilia

Nel Comune di Aprilia l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte centrale dalla SS148 - Pontina mentre la linea ferroviaria percorre, in opposta direttrice rispetto al sistema viario, l'area individuata nella perimetrazione. Il Comune di Aprilia è connesso al Comune di Pomezia, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS 148 Pontina.

Comune di Ardea

Nel Comune di Ardea l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte centrale dalla SS148. Il Comune di Ardea è connesso al Comune di Pomezia, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS148 Pontina

Comune di Campagnano di Roma

Nel Comune di Campagnano di Roma l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale grazie alla presenza della SS2 Cassia, che collega Roma con la provincia di Viterbo. Il Comune di Campagnano di Roma è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS2 Cassia. Campagnano di Roma non ha una stazione ferroviaria diretta. Tuttavia, i collegamenti ferroviari possono essere raggiunti tramite la vicina stazione di Cesano, situata lungo la FL3 Roma-Capranica-Viterbo.

Comune di Cassino

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

ferroviario.

Comune di Ceccano

Nel Comune di Ceccano l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è limitrofa all'autostrada A1 e nella parte nord dalla SS156 Monti Lepini; la linea ferroviaria percorre l'area parallelamente all'A1. Il Comune di Ceccano è connesso al Comune di Frosinone, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS156 Monti Lepini.

Comune di Ceprano

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

Comune di Cisterna di Latina

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

Comune di Cittaducale

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

Comune di Civita Castellana

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

Comune di Colleferro

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

Comune di Fara in Sabina

Nel Comune di Fara in Sabina l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale e al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte centro-orientale dall'autostrada A1. Il Comune di Fara in Sabina è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso l'autostrada A1.

Comune di Ferentino

Nel Comune di Ferentino l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte meridionale dalla SS6 Casilina; la linea ferroviaria percorre, anch'essa, l'area meridionale. Il Comune di Ferentino è connesso al Comune di Frosinone, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS6 Casilina ed autostrada A1.

Comune di Fiano Romano

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

Comune di Fondi

Nel Comune di Fondi l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema ferroviario. Rispetto all'area di interesse la SS7 Appia attraversa il Comune nella parte meridionale. Il Comune di Fondi è connesso al Comune di Latina, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS7 Appia e il sistema ferroviario.

Comune di Formello

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

Comune di Formia

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

Comune di Frosinone

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

Comune di Guidonia Montecelio

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

Comune di Itri

Nel Comune di Itri l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario e ferroviario. Rispetto all'area di interesse la SS7 Appia attraversa il Comune. Il Comune di Itri è connesso al Comune di Latina,

comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS7 Appia e il sistema ferroviario.

Comune di Latina

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

Comune di Leonessa

Nel Comune di Leonessa l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale. L'area di interesse è limitrofa alla SR521 e la SS675 Umbro Laziale. Il Comune di Leonessa è connesso al Comune di Rieti, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS675 Umbro Laziale.

Comune di Monterotondo

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

Comune di Orte

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

Comune di Patrica

Nel Comune di Patrica l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è parallela all'autostrada A1 e nella parte meridionale dalla SS156 Monti Lepini; la linea ferroviaria percorre l'area parallelamente all'A1 nella zona centro-meridionale. Il Comune di Patrica è connesso al Comune di Frosinone, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso - la SS156 Monti Lepini .

Comune di Piedimonte San Gennaro

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

Comune di Pomezia

Nel Comune di Pomezia l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata centralmente dalla SS148; la linea ferroviaria percorre l'area nella parte orientale nei pressi delle aree logistiche. Il Comune di Pomezia è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS148 Pontina.

Comune di Pontinia

Nel Comune di Pontinia l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. Il Comune di Pontinia è connesso al Comune di Latina, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS148 Pontina.

Comune di Rieti

Nel Comune di Rieti l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è limitrofa alla SS4 Salaria ed alla linea ferroviaria. Il Comune di Rieti è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS4 Salaria e al Porto di Civitavecchia attraverso la SS675 Umbro Laziale.

Comune di Roma

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

Comune di San Giorgio a Liri

Nel Comune di San Giorgio a Liri l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata, per la maggior parte, nella parte meridionale dall'autostrada A1; la linea ferroviaria percorre l'area meridionale in maniera parallela al sistema viario. Il Comune di San Giorgio a Liri è connesso al Comune di Frosinone, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS630 Ausonia , l'autostrada A1 e il sistema ferroviario.

Comune di Tarquinia

Nel Comune di Tarquinia l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata verticalmente nella zona centrale dall'autostrada A12 e dalla SS1bis nella parte orientale; la linea ferroviaria percorre verticalmente la zona occidentale parallelamente all'autostrada A12. Il Comune di Tarquinia è connesso al Comune di Civitavecchia, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso l'autostrada A12.

Comune di Tivoli

Nel Comune di Tivoli l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte meridionale dalla SS5 Tiburtina e nella parte centrale dall'autostrada A1 ; la linea ferroviaria percorre la parte orientale dell'area. Il Comune di Tivoli è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso l'autostrada A24.

Comune di Velletri

Nel Comune di Velletri l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata nella parte meridionale dalla SS7. Il Comune di Velletri è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso l'SS7.

Comune di Viterbo

Nel Comune di Viterbo l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale

ed al sistema ferroviario. L'area di interesse è attraversata verticalmente dalla SS2 Cassia e dalla SP1; la linea ferroviaria percorre l'area sia verticalmente, in maniera parallela al sistema viario, sia nella parte settentrionale dell'area. Il Comune di Viterbo è connesso al Comune di Roma, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la SS2 Cassia ed al Porto di Civitavecchia attraverso la ss. 675 Umbro Laziale

San Vittore del Lazio

Nel Comune di San Vittore del Lazio l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale. L'area di interesse è attraversata dall'autostrada A1 e SS7. Il Comune di San Vittore del Lazio è connesso al Comune di Frosinone, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la A1.

Sant'Ambrogio sul Garigliano

Nel Comune Sant'Ambrogio sul Garigliano l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale. L'area di interesse è attraversata dall'autostrada A1-e SS7. Il Comune di Sant'Ambrogio sul Garigliano è connesso al Comune di Frosinone, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la A1.

Sant'Andrea del Garigliano

Nel Comune Sant'Andrea sul Garigliano l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale. L'area di interesse è attraversata dall'autostrada A1 e SS7. Il Comune di Sant'Andrea sul Garigliano è connesso al Comune di Frosinone, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la A1.

Sant'Apollinare

Nel Comune Sant'Apollinare l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale. L'area di interesse è attraversata dall'autostrada A1 e SS7. Il Comune di Sant'Apollinare sul è connesso al Comune di Frosinone, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la A1.

Villa Santa Lucia

Nel Comune di Villa Santa Lucia l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale. L'area di interesse è attraversata dalla SR630 e SS6. Il Comune di Villa Santa Lucia è connesso al Comune di Frosinone, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la A1.

Minturno

Nel Comune di Minturno l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale. L'area di interesse è attraversata dalla SS7. Il Comune di Minturno è connesso al Comune di Frosinone, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la A1.

Santi Cosma e Damiano

Nel Comune di Santi Cosma e Damiano l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale. L'area di interesse è attraversata dalla SS7. Il Comune di Santi Cosma e Damiano è connesso al Comune di Frosinone, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la A1.

Castelforte

Nel Comune di Castelforte l'area di interesse della ZLS risulta interconnessa al sistema viario regionale principale. L'area di interesse è attraversata dalla SS7. Il Comune di Castelforte è connesso al Comune di Frosinone, comune di maggior prossimità e rilevanza all'interno della ZLS, attraverso la A1.

Di seguito, si rappresenta in forma tabellare l'accessibilità dei Comuni prescelti ai porti di riferimento:

Di seguito, si rappresenta in forma tabellare l'accessibilità dei Comuni prescelti:

Comune	Collegamento Viario	Collegamento Ferroviario	Porto di Destinazione	Tempo di Percorrenza (min)
Civitavecchia	SS1	Sì (Linea Tirrenica)	Civitavecchia	0
Fiumicino	SS296, A12	Sì (Linea FL1)	Fiumicino	0
Gaeta	SS213	No (Stazione a Formia)	Gaeta	0
Accumoli	SS4	No	Civitavecchia, Fiumicino	150
Albano Laziale	SS148, A90	Sì (Latina-Roma)	Fiumicino, Gaeta	70
Amatrice	SS4	No	Civitavecchia, Fiumicino	150
Anagni	A1, SS6	Sì (Anagni-Fiuggi)	Fiumicino	75
Aprilia	SS148	Sì (Latina-Roma)	Fiumicino, Gaeta	50
Ardea	SS148	Sì (Latina-Roma)	Fiumicino, Gaeta	50
Campagnano di Roma	SS2, A12	No	Civitavecchia	70
Cassino	A1, SS630	Sì (Linea FL6)	Gaeta	45
Castelforte	SS630	No	Gaeta	50
Ceccano	A1, SS156	Sì (Linea FL6)	Fiumicino, Gaeta	80
Ceprano	A1, SR630	Si	Gaeta	70
Cisterna di Latina	SS148, SP48	Sì (Latina-Roma)	Fiumicino, Gaeta	60
Cittaducale	SS4	No	Civitavecchia, Fiumicino	90
Civita Castellana	SS3	Sì (Civita Castellana-Roma)	Civitavecchia	70
Colleferro	A1, SS6	Sì (Linea FL6)	Fiumicino	60
Fara in Sabina	A1	Si (FL1)	Civitavecchia, Fiumicino	60
Ferentino	A1, SS214	Sì (Linea FL6)	Gaeta	65
Fiano Romano	A1, A12	No	Civitavecchia, Fiumicino	75
Fondi	SS7, SS213	Sì (Linea FL7)	Gaeta	35
Formello	SS2, A12	No	Civitavecchia	60
Formia	SS7	Sì (Linea FL7)	Gaeta	15
Frosinone	A1, SS6	Sì (Linea FL6)	Fiumicino, Gaeta	75
Guidonia Montecelio	A1, GRA	Sì (Guidonia-Roma)	Fiumicino	50
Itri	SS7, SS213	Sì (Linea FL7)	Gaeta	20
Latina	SS148	Sì (Latina-Roma)	Fiumicino, Gaeta	60
Leonessa	SS4	No	Civitavecchia, Fiumicino	130
Minturno	SS7	NO	Gaeta	40
Monterotondo	A90, A12	Si (FL1)	Civitavecchia	80
Orte	A1, SS675	Sì (FL1)	Civitavecchia	75
Patrica	A1, SS156	Sì (Linea FL6)	Fiumicino, Gaeta	75
Piedimonte San Germano	A1, SS6, SS630	Sì (Linea FL6)	Gaeta	60
Pomezia	SS148, GRA	Sì (Pomezia-Roma)	Fiumicino, Gaeta	45
Pontinia	SS148	No	Fiumicino	65
Rieti	SS4, A1	No	Civitavecchia, Fiumicino	90
Roma	GRA, A12, A91	Sì (Nodo ferroviario centrale)	Fiumicino, Civitavecchia	40

Comune	Collegamento Viario	Collegamento Ferroviario	Porto di Destinazione	Tempo di Percorrenza (min)
Sant'Andrea del Garigliano	SR630	No	Gaeta	55
Sant'Ambrogio sul Garigliano	SR630	No	Gaeta	55
Sant'Apollinare	SS7	No	Gaeta, Fiumicino	50
San Giorgio a Liri	A1, SS7	Sì (Linea FL6)	Fiumicino, Gaeta	50
Santi Cosma e Damiano	SP128	No	Gaeta	40
San Vittore del Lazio	A1, SS7	No	Gaeta	60
Tarquinia	A12	Sì (Linea Tirrenica)	Civitavecchia	15
Tivoli	A1, A24	Si (FL2)	Civitavecchia, Fiumicino	60
Velletri	SS7	Sì (Latina-Roma)	Civitavecchia, Fiumicino	70
Villa Santa Lucia	SR630	NO	Gaeta	60
Viterbo	SS2, SS675	Sì (Viterbo-Roma)	Civitavecchia	60

5. IDENTIFICAZIONE DELLE SEMPLIFICAZIONI E DEI BENEFICI PROCEDURALI PREVISTI – Art. 5, co. 1, lett. e) DPCM 40/2024

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

Gli interventi e gli strumenti di semplificazione amministrativa per la ZLS sono immaginati per la fruizione di tutta quella componente imprenditoriale della Regione Lazio che intende avvalersi, nella commercializzazione dei propri prodotti, del sistema portuale laziale e delle strutture logistiche che dialogano con tale sistema. Solo in tale modo, la portualità laziale potrà fare quel tanto atteso "salto di qualità" nei prossimi anni, collocandosi, dal punto di vista del traffico commerciale, almeno al livello dei porti di Napoli e Livorno (in particolare in relazione al settore dei traffici merci che viaggiano in *container*, settore in cui i predetti due porti movimentano circa 6-7 volte il volume registrato nel 2019 a Civitavecchia pari a soli circa 120.000 TEU). In questo modo la componente commerciale, in particolare del porto di Civitavecchia, potrà diventare importante quanto lo è attualmente il traffico crocieristico rispetto al quale, come è noto, tale scalo ricopre una posizione di *leadership* a livello internazionale, collocandosi al secondo posto in Europa per numero di passeggeri. Un salto di qualità che non deve andare solo nella direzione della crescita puramente quantitativa degli indicatori di *performance* economica delle imprese e delle economie regionali nel loro complesso, ma che deve invece configurare uno scenario di "crescita intelligente, sostenibile, e inclusiva" che impatti le intere società regionali e in coerenza quindi con le strategie già richiamate (RIS3, STEP, ecc).

Il PSS - al fine del raggiungimento dei citati obiettivi - propone un piano di azione per la semplificazione amministrativa con due linee di intervento principali a partire evidentemente dalla valorizzazione delle misure di semplificazione della legislazione nazionale (generali e specifiche per la ZLS);

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

La Regione Lazio, sulla scia delle riforme e delle misure di semplificazione ed efficientamento della pubblica amministrazione messe in atto dal legislatore nazionale, ed in attuazione di quanto stabilito nel proprio Statuto[19], è impegnata nella semplificazione normativa, amministrativa e procedurale, attraverso la razionalizzazione dei procedimenti e delle azioni, al fine di rendere più agevole, trasparente e diretto il rapporto tra amministrazione, cittadini e impresa. In particolare, l'articolo 36 (Esercizio della funzione) comma 3 dello Statuto regionale, stabilisce che la Giunta, al fine della semplificazione e del conferimento di organicità alla normativa vigente, procede periodicamente alla predisposizione ovvero all'aggiornamento di testi unici a carattere compilativo e l'articolo 51 (Attività amministrativa) al comma 2 stabilisce che attraverso

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

leggi e regolamenti siano introdotte disposizioni dirette a garantire la semplificazione e lo snellimento dei procedimenti amministrativi, anche mediante la previsione di sedi istruttorie e decisionali collegiali, la loro conclusione entro termini certi mediante provvedimenti espressi e motivati, l'individuazione dei dirigenti e dei funzionari responsabili, l'accesso ai documenti amministrativi e la relativa pubblicità.

L'impegno della Regione Lazio in tema di semplificazione è basato inoltre sui programmi dell'Unione Europea legati alla qualità della regolazione e tiene conto dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio"[20] del 2016 che conferma il ruolo della semplificazione per garantire che la legislazione dell'Unione sia di alta qualità e si fondi sui principi di qualità, efficacia e trasparenza. In questo ambito il programma REFIT[21] assicura che la legislazione dell'UE offra i benefici previsti ai cittadini, alle imprese e alla società, semplificando la legislazione europea senza compromettere gli obiettivi strategici. Il programma REFIT dedica una particolare attenzione alle imprese, su cui l'onere di attuare norme complesse può gravare in modo sproporzionato.

5.2 Leggi regionali e strumenti per la semplificazione amministrativa nella ZLS

Al fine di potenziare i benefici che la istituzione della ZLS può apportare in termini di sviluppo e attrazione è necessario disporre di un quadro normativo e procedurale semplificato, che preveda insieme agli interventi di snellimento procedurale stabiliti con le norme nazionali, specifici interventi da definire in sede regionale. L'obiettivo è consentire tempi certi e burocrazia prossima allo zero nell'assegnazione dell'area di insediamento, il rilascio di permessi e autorizzazioni necessari per avviare le attività e l'insediamento di nuove imprese e la gestione di quelle già attive.

Insieme alle azioni volte a semplificare l'insediamento, la realizzazione e l'ammodernamento delle strutture e la gestione è necessario definire apposite procedure finalizzate a velocizzare e semplificare il trattamento doganale delle merci, che può costituire un appesantimento amministrativo con inevitabili riflessi sula capacità di attrazione e la competitività del sistema.

5.2.1 Legislazione regionale in materia di semplificazione

Legge regionale n. 1 del 27 febbraio 2020 Misure per lo sviluppo economico, l'attrattività degli investimenti e la semplificazione

Il Capo I riguarda le misure per lo sviluppo economico e l'attrattività territoriale degli investimenti e l'articolo 1 stabilisce le competenze del Consorzio unico per lo sviluppo industriale per la valorizzazione del territorio, la promozione degli investimenti e l'internazionalizzazione.

In questo ambito, il Consorzio è incaricato, tra l'altro, di ricercare investitori nazionali ed esteri, promuovere le opportunità di investimento nell'economia del territorio e gestire progetti strategici di innovazione industriale.

In materia di semplificazione, il Consorzio è chiamato a supportare la regione nell'esercizio della funzione di punto unico di contatto e nella valutazione delle ricadute economiche ed occupazionali delle iniziative di investimento. Inoltre, al Consorzio è demandata la gestione di incentivi e contributi a favore delle imprese, da assegnare esclusivamente sulla base di piani triennali di investimento che devono essere approvati con deliberazione della Giunta regionale, previo parere delle commissioni consiliari competenti.

---

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

[21] https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/evaluating-and-improving-existing-laws/refit-making-eu-law-simpler-less- costly-and-future-proof_it.

Peraltro, il Consorzio, sulla base di appositi accordi con la regione e con i comuni interessati, può svolgere le attività previste anche al di fuori del proprio territorio di competenza.

Al fine di garantire l'economicità e l'efficacia dell'esecuzione dei lavori, il Consorzio esercita le funzioni di stazione appaltante competente ai fini dell'acquisizione di lavori all'interno del territorio di propria competenza, ai sensi dell'articolo 37 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici) e successive modifiche.

In deroga parziale in materia di urbanistica e di assetto del territorio, le modifiche del perimetro del Consorzio riguardanti aree contigue al perimetro classificate dallo strumento urbanistico generale comunale come zone omogenee D, sono approvate dalla Giunta regionale secondo le modalità previste con la Legge regionale 2 luglio 1987, n. 36 (norme in materia di attività urbanistico-edilizia e snellimento delle procedure). I comuni interessati possono chiedere che tale deroga si applichi a tutte le aree (non solo quelle contigue al perimetro) su cui insistono edifici o impianti dismessi classificate dallo strumento urbanistico generale comunale come zone omogenee D di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444.

Legge Regionale 27 dicembre 2019, n. 28 (Legge di stabilità regionale 2020)

L'articolo 4, comma 1 della L.r. 27 dicembre 2019, n. 28 (Legge di stabilità regionale 2020) promuove misure straordinarie di semplificazione delle procedure autorizzatorie necessarie per l'insediamento di siti produttivi ad alta intensità di innovazione e ricerca, la diffusione di modelli di produzione circolari e ambientalmente sostenibili, anche riqualificando i siti industriali dismessi, la realizzazione di investimenti finalizzati al superamento di crisi aziendali, l'accrescimento delle specializzazioni territoriali delle imprese. La semplificazione ai fini dell'insediamento tenendo conto, tra l'altro, della strategia regionale di specializzazione intelligente, ovvero eccellenze tecnologiche in processi di adattamento e trasformazione, con adozione di soluzioni innovative (processi, beni e servizi) in grado di migliorare la qualità della vita di cittadini e istituzioni.

Per gli investimenti finalizzati all'insediamento di nuovi impianti o stabilimenti produttivi o al superamento di crisi aziendali, a partire dal 1° maggio 2020 (a decorrere dal centesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della Legge) e per la durata di ventiquattro mesi, la regione svolge la funzione di punto unico di contatto. In questa veste promuove la stipula di accordi di insediamento e sviluppo delle imprese tra l'amministrazione regionale ed i soggetti proponenti nuove iniziative economiche; le autorità statali interessate dai procedimenti autorizzatori possono aderire all'accordo.

Al fine di semplificare le procedure, la regione, con Deliberazione di Giunta Regionale n. 514 del 30/07/2020, ha approvato il Modello standard per la stipula degli accordi di insediamento e sviluppo delle imprese, e si è impegnata a predisporre una mappatura analitica delle aree disponibili, con le informazioni utili alla valutazione delle imprese ai fini dell'insediamento necessarie per l'insediamento di siti produttivi ad alta intensità di innovazione e ricerca.

Per investimenti di importo pari o superiore a 2,0 milioni di euro, così come modificato dall'articolo 18 della legge regionale 7 agosto 2024, n. 17, è prevista una procedura articolata in due fasi:

- i progetti di insediamento produttivo sono valutati attraverso una conferenza di servizi preliminare indetta dalla Regione ai sensi dell'articolo 14, comma 3, della Legge 7 agosto 1990, n. 241 (nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi) e successive modifiche;
- i progetti definitivi redatti a seguito della conferenza preliminare sono valutati in sede di conferenza di servizi decisoria, indetta dalla Regione in forma simultanea e modalità sincrona, ai sensi dell'articolo 14 ter della L. 241/1990 e successive modifiche, che si conclude con determinazione motivata, che sostituisce a ogni effetto tutti i pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso per la realizzazione e l'esercizio del progetto.

Il provvedimento conclusivo delle conferenze sostituisce anche ogni autorizzazione ambientale di competenza regionale o subregionale, fermo restando quanto stabilito in materia di provvedimento autorizzatorio unico regionale nonché di valutazioni e autorizzazioni ambientali di competenza statale. Inoltre, il provvedimento autorizzatorio programma le eventuali attività ispettive che le autorità pubbliche eserciteranno nell'arco temporale di vigenza dell'autorizzazione.

Il mancato rilascio da parte delle aziende sanitarie locali e dell'Agenzia regionale per la protezione ambientale del Lazio del parere entro il termine previsto equivale all'espressione dell'assenso senza condizioni, in applicazione dell'articolo 14 bis, comma 4, della L. 241/1990 e successive modifiche (comma 9).

In caso di progetti di investimento che riguardano porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale, di cui all'articolo 4, comma 1, lettera d), della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 (riordino della legislazione in materia portuale) e successive modifiche, la conferenza di servizi assolve anche l'eventuale funzione di revisione delle caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali del sito portuale oggetto di investimento, fermi restando il mantenimento nella categoria e classe di appartenenza e gli adempimenti stabiliti dal decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 (testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia) e successive modifiche.

L'articolo 5 ha per oggetto il Programma regionale per l'attrazione degli investimenti ed al comma 2 stabilisce che una quota delle risorse non inferiori al 2,0 milioni di euro (il 10%) è destinata alla promozione di misure semplificative delle procedure di realizzazione di impianti produttivi o start- up innovative da parte di giovani imprenditori di età inferiore ad anni trentanove e undici mesi che intendono investire sul territorio regionale.

Legge regionale 7 agosto 2024, n. 17

L'articolo 18 della legge regionale 7 agosto 2024, n. 17, al fine di potenziare l'attrattività territoriale degli investimenti, ha apportato importanti modifiche all'articolo 4 della legge regionale n. 28/2019, semplificando l'accesso ai soggetti che propongono nuove iniziative economiche sul territorio della Regione Lazio.

Gli investitori interessati potranno sottoscrivere un accordo di insediamento e sviluppo (AIS), con la Regione e gli Enti locali coinvolti, per progetti di realizzazione, ampliamento o miglioramento di impianti produttivi di importo pari o superiore a euro 2.000.000, assumendo l'impegno di creare nuova occupazione o riqualificare la forza lavoro già impiegata.

La sottoscrizione di tali accordi consente di velocizzare la procedura di autorizzazione del progetto disciplinata dall'art. 4 della legge regionale n. 28/2019, oggi ulteriormente semplificata in quanto il ricorso alla conferenza di servizi preliminare non risulta più obbligatorio, ma solo limitato agli interventi per i quali, in base alle valutazioni dell'amministrazione regionale rispetto alla complessità del progetto proposto, risulti strettamente necessario.

Inoltre, sempre con legge regionale 7 agosto 2024, n. 17, è stata regolata un'ulteriore semplificazione – per i progetti di insediamento produttivo – sia in termini di soglia di ammissibilità dell'intervento (portata a 2 milioni di euro), sia in termini di procedura (la conferenza preliminare è divenuta eventuale, in base alla complessità del progetto).

Legge regionale n. 7 del 22 ottobre 2018 Disposizioni per la semplificazione e lo sviluppo regionale

L'articolo 1 riguarda le modifiche alla Legge regionale 20 giugno 2017, n. 6 "Disposizioni per la semplificazione normativa e procedimentale" e nell'ambito dei siti internet istituzionali della regione istituisce una specifica sezione denominata "Lazio Semplice" con l'obiettivo di acquisire proposte concrete per semplificare e

favorire la partecipazione dei cittadini e delle imprese alla semplificazione dei processi decisionali, normativi e amministrativi.

Tramite il sito internet "Lazio Semplice", gli enti locali, i privati, le imprese, le organizzazioni datoriali e sindacali, e le altre forme associative presentano le proposte di semplificazione, di modifica di atti normativi regionali, dei settori da riorganizzare ovvero i procedimenti amministrativi da semplificare e verificano lo stato dei procedimenti in corso.

Entro il 30 giugno di ogni anno la Giunta regionale, approva il programma annuale dell'attività di semplificazione regionale individuando le misure di semplificazione da adottare sulla base delle proposte avanzate tramite il sito "Lazio Semplice".

Il programma annuale dell'attività di semplificazione regionale diventata dunque un significativo strumento di razionalizzazione normativa a cui il legislatore regionale fa periodicamente ricorso allo scopo di snellire il panorama legislativo di riferimento.

Con L.r. 6/2017, modificata dalla norma in esame, la Regione aveva dettato disposizioni tese a disciplinare la semplificazione normativa e procedimentale e stabilito l'abrogazione espressa di disposizioni legislative e di leggi regionali. Ai sensi della norma richiamata, entro il 31 maggio di ogni anno, è effettuata la ricognizione delle leggi regionali per le quali è necessaria l'abrogazione espressa di disposizioni che abbiano esaurito la loro funzione o siano prive di effettivo contenuto normativo o siano comunque obsolete. Entro i successivi trenta giorni, la Giunta regionale presenta al Consiglio regionale un'apposita proposta di Legge recante l'elenco delle disposizioni di Legge da abrogare.

5.2.2 I servizi di *front office* per le imprese in ambito ZLS

A livello nazionale sono di primaria importanza il Punto Unico di Contatto previsto L.R. 27 dicembre 2019 , lo Sportello Unico per le Attività Produttive e lo Sportello Unico Doganale.

Sportello Unico Attività Produttive D.P.R. 7 settembre 2010, n. 160	**Sportello Unico Amministrativo** L. 28 gennaio 1994, n. 84	**Sportello Unico Doganale** L. 24 dicembre2003, n. 350	**Punto Unico di Contatto** L.r. 27 dicembre 2019, n. 28
Unico punto di accesso territoriale per tutti iprocedimenti che abbiano come oggetto l'esercizio di attività produttive e di prestazione di servizi e quelli relativi alle azioni di localizzazione, realizzazione, trasformazione, ristrutturazione, riconversione, ampliamento, trasferimento, cessazione, riattivazione.	Svolge funzione unica di *front office* in tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche realizzate nelle aree portuali.	Finalizzato a semplificare le operazioni di importazione ed esportazione e concentrare le attività istruttorie, anche di competenza di amministrazioni diverse, trattando tutte le istanze in via telematica e un coordinando lo svolgimento dei procedimenti ed attività.	Per gli investimenti finalizzati all'insediamento di nuovi impianti o stabilimenti produttivi o al superamento di crisi aziendali, la Regione svolge la funzione di punto unico di contatto promuovendo la stipula di accordi di insediamento e sviluppo delle imprese tra l'amministrazione regionale ed i soggetti proponenti nuove iniziative economiche.

Di seguito sono illustrati i principali aspetti procedurali e punti di attenzione finalizzati a identificare le misure regionali per la semplificazione e lo snellimento procedurale destinate alle imprese localizzate in area ZLS.

Estensione alle ZLS del campo di applicazione delle procedure definite ai sensi dell'articolo 4 della L.r. 27 dicembre 2019, n. 28 (Legge di stabilità regionale 2020)

L'articolo 4, comma 1 della L.r. 27 dicembre 2019, n. 28 (Legge di stabilità regionale 2020), così come modificato dall'art. 18 della L.r. 8 agosto 2024, n. 17, promuove misure straordinarie di semplificazione delle procedure necessarie per l'insediamento di siti produttivi ad alta intensità di innovazione e ricerca; per la durata di ventiquattro mesi, la Regione svolge la funzione di Punto Unico di Contatto e promuove la stipula di accordi d'insediamento e sviluppo e l'autorizzazione ad investimenti di importo pari o superiore a 2,0 milioni di euro; è rilasciata conferenza di servizi preliminare in sede di affidamento e in sede di conferenza decisoria in forma simultanea e modalità sincrona per i progetti definitivi.

Si tratta di estendere l'applicazione di questa procedura agli insediamenti relativi alle ZLS, di rendere stabile la funzione di punto unico di contatto e di applicare la procedura autorizzativa prevista e il ricorso alle conferenze di servizi preliminare e decisoria. Al riguardo sarà necessario tenere conto delle modifiche procedurali introdotte dal D.l. 16 luglio 2020, n. 76 (Decreto Semplificazioni) che riguardano tra le altre il superamento degli atti di dissenso che indicano condizioni o prescrizioni che richiedono modifiche sostanziali alla decisione finale che la stessa ritiene possibile superare mediante esame contestuale degli interessi coinvolti, la partecipazione alle conferenze di un unico soggetto abilitato ad esprimere le posizioni dell'amministrazione alle detraibilità degli oneri regolatori.

Inoltre, sempre con legge regionale 7 agosto 2024, n. 17, è stata regolata un'ulteriore semplificazione sia in termini di soglia di ammissibilità dell'intervento (portata a 2 milioni di euro), sia in termini di procedura (la conferenza preliminare è divenuta eventuale, in base alla complessità del progetto).

Armonizzazione, raccordo e coordinamento delle procedure degli Sportelli Unici

Lo Sportello Unico per le Attività Produttive, lo Sportello Unico Amministrativo, lo Sportello Unico Doganale ed il Punto Unico di Contatto hanno in capo funzioni e sono responsabili di procedure che in tema di ZLS sembrano sovrapporsi.

Al riguardo, si tratta di promuovere un'intesa tra le amministrazioni coinvolte e predisporre un Regolamento di esercizio adottato da ciascuna di esse, finalizzato ad armonizzare e coordinare le funzioni assegnate, in modo da assicurare agli investitori un punto di accesso unico per le procedure di insediamento e gestione, evitare duplicazioni procedurali e ridurre gli oneri amministrativi.

IL SUAP ZLS individuato come contact center regionale per accompagnare le imprese verso strumenti agevolativi e per *l'aftercare* dell'investimento potrebbe essere il soggetto che svolge e funzioni di punto unico di accesso, esegue l'istruttoria delle pratiche e sottopone la documentazione alle amministrazioni coinvolte per i successivi adempimenti.

Le procedure armonizzate degli Sportelli Unici dovranno essere digitalizzate e svolte interamente per via telematica in attuazione di quanto stabilito per lo Sportello Unico Amministrativo in tema di ZLS e nelle misure per la semplificazione procedurale adottate con norme regionali e nazionali. Al riguardo, il D.l. 138/2018 stabilisce che lo Sportello Unico è disponibile in formato digitale, in almeno una lingua diversa dall'italiano ed è organizzato sulla base di moduli e formulari standardizzati per la presentazione dell'istanza nei quali è, in particolare, indicata la presenza di eventuali vincoli ambientali, urbanistico/paesaggistici nonché di eventuali termini di conclusione del procedimento.

Ai sensi dell'articolo 3-ter del D.l. 135/2018 le funzioni di raccordo tra gli Sportelli Unici istituiti ai sensi della normativa vigente devono essere assicurate dal Comitato di indirizzo della ZLS.

Adozione del Regolamento dello Sportello Unico Amministrativo

Ai fini dell'armonizzazione e raccordo degli Sportelli Unici risulta utile l'approvazione del Regolamento che disciplina l'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio dello Sportello Unico Amministrativo ai sensi dell'articolo 12 del D.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232 Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali. Il Regolamento in questione è approvato dal Comitato di gestione (organo della ADSP), su proposta del Presidente dell'Autorità di sistema portuale e sentito l'Organismo di partenariato della risorsa mare.

Nell'ambito della ZLS, l'adozione del Regolamento in parola risulta indispensabile poiché ai sensi del D.l. 135/2018, lo Sportello Unico Amministrativo svolge funzione unica di front office rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche, ad eccezione di quelli concernenti lo Sportello Unico Doganale, i controlli e la sicurezza. Inoltre, lo Sportello Unico Amministrativo è chiamato ad operare quale responsabile unico del procedimento ai sensi della Legge n. 241 del 1990 per la fase di insediamento, di realizzazione e di svolgimento dell'attività economica nella ZES.

Autorità procedente e supporto del responsabile unico del procedimento

Ai sensi dell'articolo articolo 5 del Decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91 come modificato dal D.l. 135/2018, il Comitato di indirizzo opera quale responsabile unico del procedimento ai sensi della Legge n. 241 del 1990 per la fase di insediamento, di realizzazione e di svolgimento dell'attività economica nella ZLS, responsabile quindi dell'istruttoria e di ogni altro adempimento procedimentale, nonché dell'adozione del provvedimento finale.

Per i procedimenti amministrativi necessari all'insediamento delle iniziative imprenditoriali nella ZLS si possono attribuire il ruolo di autorità procedente al SUAP ZLS che su impulso del Comitato di indirizzo ha il potere di indire Conferenze di Servizi ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383, al fine di consentire la localizzazione di investimenti e di opere da parte anche di privati, nelle aree ZLS.

Per le procedure amministrative di insediamento che ricadono nella competenza degli Enti Locali, il SUAP ZLS coordina i SUAP territoriali che offriranno il loro supporto, anche per il tramite di appositi accordi, con l'obiettivo di semplificare al massimo le possibilità di insediamento e la realizzazione dei progetti di investimento.

In tema di SUAP, l'Agenda per la semplificazione 2020-2023 prevede la sperimentazione di nuovi modelli che consentano alle regioni interessate, previo accordo con i Comuni, ai sensi dell'articolo 15 della Legge 241/1990, di assumere o di attribuire ad altro soggetto, appositamente individuato, i poteri di amministrazione procedente ovvero lo svolgimento di funzioni istruttorie anche ai fini della gestione della conferenza di servizi in relazione a specifiche tipologie di procedimenti.

Le funzioni di autorità procedente e di coordinamento in capo al SUAP ZLS risultano quanto mai essenziali quando le procedure di insediamento riguardino imprese di grandi dimensioni, così come definite della raccomandazione 2003/361/CE e del Decreto del Ministero delle Attività produttive 18 aprile 2005, come dimostrato da un piano economico finanziario asseverato ai sensi dell'articolo 183, comma 9, del Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

Esercizio del potere sostitutivo

Ai fini del celere espletamento delle procedure e per la conclusione in tempi certi, con norma regionale si potrebbe regolare l'esercizio del potere sostitutivo attribuito al dirigente apicale in caso di inerzia perché, entro un termine pari alla metà di quello originariamente previsto, concluda il procedimento attivando le strutture competenti o con la nomina di un commissario. Al riguardo si evidenzia che le pubbliche

amministrazioni, infine, sono tenute al risarcimento del danno ingiusto cagionato in conseguenza dell'inosservanza, dolosa o colposa, del termine per la conclusione del procedimento.

Inoltre, si pongono in capo al SUAP ZLS poteri sostitutivi nei confronti dei SUAP territoriali, nei casi di inerzia o di inadempimento che comporti il mancato rispetto dei termini previsti dalla normativa vigente per la conclusione dei procedimenti. Ai fini di tale procedura, la Giunta regionale assegna all'ente inadempiente un congruo termine per adottare i provvedimenti dovuti e decorso inutilmente tale termine il SUAP ZLS, sentito il SUAP inadempiente, adotta le necessarie misure per la conclusione del procedimento in tempi certi.

Termini dei procedimenti

Ai fini delle procedure per gli investimenti relativi all'insediamento di nuove imprese, ed alla gestione di quelle esistenti, è opportuno stabilire in modo tassativo i termini massimi di ciascun procedimento amministrativo relativo alla ZLS, termini plausibili e compatibili alla natura ed alla complessità del procedimento ed inferiori a quelli generali stabiliti con il D.l. 16 luglio 2020, n. 76 (Decreto Semplificazioni). L'individuazione tassativa dei termini massimi di ogni procedimento amministrativo rimanda alle responsabilità in caso di adozione di provvedimento tardivo (favorevole o negativo) o di omissione del provvedimento.

Offerta di servizi dei SUAP territoriali e sostegno alla rete regionale

La Regione Lazio è impegnata a promuovere un'offerta di servizi SUAP omogenea e con un elevato livello di standardizzazione dei contenuti a vantaggio delle imprese, mettendo in campo la componente di front office presso tutti i Comuni e valorizzando i servizi erogati dalla piattaforma nazionale "impresainungiorno.gov.it".

Ai fini dell'espletamento delle procedure previste in ambito ZLS per l'insediamento e la gestione delle imprese, il SUAP ZLS svolge, anche attraverso applicativi informatici, attività di supporto e coordinamento dei SUAP territoriali e, a fronte di specifici accordi sottoscritti con gli Enti interessati, può svolgere direttamente i servizi di competenza dei comuni singoli o associati. Questo fermo restando il potere sostitutivo assegnato al SUAP ZLS eventualmente attivato in caso inadempimento circa i termini di esecuzione delle procedure.

Il monitoraggio delle procedure gestite dal SUAP ZLS e dai SUAP territoriali rende disponibili informazioni qualificate utili.

Potenziamento Lazio Semplice

Nell'ambito della iniziativa "Lazio Semplice" avviata ai sensi della L.r. n. 7 del 22 ottobre 2018 sono state assunte disposizioni per la semplificazione e lo sviluppo regionale che potrebbero essere utilizzate anche a fini ZLS. Obiettivo dell'iniziativa Lazio Semplice è acquisire, attraverso la pagina web dedicata, proposte concrete di semplificazione, di modifica di atti normativi regionali così da favorire la partecipazione dei cittadini e delle imprese alla semplificazione dei processi decisionali, normativi e amministrativi. Entro il 30 giugno di ogni anno la Giunta regionale, approva il programma annuale dell'attività di semplificazione regionale individuando le misure di semplificazione da adottare sulla base delle proposte pervenute via web.

Ai fini della ZLS, risulta utile potenziare le funzioni di Lazio Semplice al fine di migliorare l'accessibilità e la reperibilità di tutte le informazioni utili agli operatori economici per ciò che concerne i procedimenti amministrativi regionali e necessarie per la presentazione delle istanze. Il programma annuale potrebbe essere utilizzato come veicolo normativo per assumere nel tempo misure di semplificazione via via più stringenti ed effettivamente calibrate sul fabbisogno delle imprese.

Modulistica standardizzata

In coerenza con quanto stabilito nel Tavolo tecnico sulla semplificazione amministrativa, istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Funzione Pubblica, la Regione Lazio ha adottato modulistica unificata e standardizzata in materia di SCIA relativa a diverse tipologie di attività e tra questa, il "Modello standard per la stipula degli accordi di insediamento e sviluppo delle imprese" approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 514 del 30 luglio 2020 adesso limitato nel periodo di vigenza e destinato ai siti produttivi ad alta intensità di innovazione e ricerca, ma potenziabile anche ai fini ZLS.

Conferenza di servizi veloce ai sensi della Legge 120/2020

Relativamente all'accelerazione delle procedure e alle conferenze di servizi telematiche, assumono rilievo le semplificazioni introdotte dagli artt. 12 e 13 della Legge 120/2020:

- le modifiche all'art. 2 della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e in particolare le misure relative all'inefficacia dei dinieghi tardivi (art. 12) e alla sospensione dei termini in caso di preavviso di diniego;
- la conferenza veloce prevista dall'art. 13 che introduce per l'emergenza una conferenza telematica che si conclude in sessanta giorni o al massimo in novanta giorni nel caso ci siano richieste di modifica al progetto.

Inoltre, l'articolo 13 del Decreto-Legge 76/2020 introduce disposizioni volte ad accelerare la Conferenza di Servizi per la semplificazione e velocizzazione dei procedimenti amministrativi prevedendo in particolare il termine perentorio di conclusione della conferenza entro 30 giorni dalla sua convocazione, termine può essere prorogato fino a 45 giorni nei casi di particolare complessità della procedura. Qualora, durante il procedimento, emerga la necessità di una riunione con la partecipazione contestuale di tutti gli enti interessati, la legge prevede un'ulteriore proroga di 15 giorni per consentire lo svolgimento della riunione e la conclusione del procedimento.

Il modello di conferenza veloce, con una riunione telematiche da chiudere in tempi contingentati, potrebbe essere introdotto in modo stabile tra le opzioni procedurali della conferenza di servizi, anche in ambito ZLS.

Giova qui ricordare che, fermi i casi già previsti dalle norme vigenti di autorizzazioni che costituiscono automaticamente variante agli strumenti di pianificazione urbanistica comunale, tutti gli atti autorizzatori per interventi da effettuarsi all'interno della ZLS producono l'effetto di variante agli strumenti urbanistici comunali.

Rappresentante unico di parte regionale nella Conferenza

Il Decreto Semplificazioni all'articolo 17-bis, commi 1 e 3, relativo l'acquisizione di assensi, concerti o nulla osta per l'adozione di provvedimenti normativi e amministrativi da parte di una Pubblica Amministrazione è prevista la formazione del silenzio assenso decorso il termine di trenta giorni dal ricevimento dello schema di provvedimento o di novanta nel caso di amministrazioni preposte alla tutela di interessi sensibili. L'articolo 20, comma 1, stabilisce che nei procedimenti a istanza di parte per il rilascio di provvedimenti amministrativi, esclusa la SCIA, "il silenzio dell'amministrazione competente equivale a provvedimento di accoglimento della domanda" se la stessa amministrazione non comunica all'interessato il provvedimento di diniego ovvero se, entro trenta giorni dalla presentazione dall'istanza, non indice una conferenza di servizi.

In capo alla SUAP ZLS potrebbero esser attestate le funzioni di coordinamento delle strutture amministrative regionali e degli enti strumentali regionali limitatamente allo svolgimento della Conferenza di Servizi Interna Regionale finalizzata alla definizione della posizione unica dell'Amministrazione regionale in seno alle Conferenze di servizi decisorie convocate in forma simultanea e modalità sincrona ai sensi dell'articolo 14-bis, commi 6 e 7 della Legge 7 agosto 1990, n. 241.

Ai sensi del comma 5 del medesimo articolo, la Regione disciplina autonomamente le modalità di individuazione e designazione del rappresentante unico o l'elenco delle amministrazioni riconducibili alla Regione, la cui posizione è espressa dal rappresentante unico.

Al fine di rafforzare l'istituto potrebbe essere Introdotto l'obbligo di un'"attestazione di avvenuta formazione del silenzio-assenso", sostituibile mediante autocertificazione decorsi dieci giorni dalla richiesta, in relazione a tutte le ipotesi in cui è prevista l'operatività del silenzio-assenso, anche ai fini ZLS.

Inoltre, potrebbe essere introdotta la regola per la quale il silenzio-assenso si intende comunque formato, con la sola eccezione dell'ipotesi di dichiarazioni mendaci, col decorso del termine di conclusione del procedimento, indipendentemente dalla completezza della documentazione presentata a corredo dell'istanza, ove l'amministrazione non abbia richiesto integrazioni documentali.

Accordi e convenzioni

Ai sensi dell'articolo 5 del D.l. 91/2017, la Regione Lazio si impegna a promuovere protocolli e accordi con le altre amministrazioni locali e statali e gli enti pubblici regionali interessati per l'individuazione di procedure semplificate e regimi procedimentali speciali, per l'accelerazione dei termini procedimentali rispetto a procedure ordinarie applicabili.

Allo scopo di disciplinare modalità condivise di collaborazione per lo svolgimento di attività di interesse comune con gli Enti coinvolti nei procedimenti amministrativi di interesse della ZLS, la Regione opererà attraverso specifici accordi da stipulare ai sensi dell'articolo 15 della L. 241/1990.

Gli accordi bilaterali o multilaterali tra la Regione e le altre amministrazioni o enti interessati, potranno riguardare, a titolo esemplificativo: i casi in cui è necessario acquisire pareri autorizzazioni o nulla osta e di quelli per i quali non è richiesto il parere o c'è silenzio significativo; il coordinamento operativo delle prassi amministrative in essere; eventuali sgravi o incentivi di pertinenza degli altri enti che possano rafforzare le misure regionali in materia.

In particolare, alcuni degli accordi che potranno essere promossi e stipulati dalla Regione Lazio riguardano:

- accordo con l'Autorità di Sistema Portuale, Agenzia delle Dogane per armonizzare e coordinare le attività previste per ciascuno degli Sportelli Unici e definire funzioni e responsabilità del SUAP ZLS;
- accordo con i comuni per attività di supporto e coordinamento alla rete dei SUAP territoriali, la regolamentazione dei poteri sostitutivi in capo al SUAP ZLS, l'assenso alle funzioni di autorità procedente per il SUAP ZLS;
- Accordi di Programma interistituzionali per procedura unica di insediamento in ZLS in variante alla pianificazione urbanistica/territoriale vigente;
- accordo con i comuni per la riduzione degli oneri istruttori posti a carico delle imprese che intendo localizzarsi o sono localizzati in area ZLS;
- intesa con MIMIT ed ICE per programmi di assistenza destinati agli investitori esteri e alle imprese italiane che offrono opportunità di investimento;
- intesa con Unioncamere per attività rivolte all'insediamento delle imprese nella ZLS complementari a quelle dei SUAP e individuare procedure semplificate di avvio dell'attività imprenditoriale;
- accordi con consorzi di sviluppo e aree di sviluppo industriale per il sostegno alle imprese dei settori e delle filiere strategiche.

Oneri istruttori ed amministrativi

Nell'ambito dei procedimenti amministrativi riconducibili alla ZLS, un'ulteriore e specifica iniziativa riguarda la riduzione degli "oneri istruttori", ovvero dei costi finanziari diretti, che derivano dall'obbligo di versare all'autorità pubblica somme di denaro a titolo di diritti, bolli, imposte. Nell'ottica di promozione ed incentivo degli investimenti in area ZLS, la Regione individua tutti gli spazi di possibile riduzione di detti oneri per i

procedimenti di propria competenza e promuove, anche attraverso appositi protocolli ed intese, analoghe iniziative da parte degli altri enti interessati. La Giunta regionale, nelle materie di propria competenza e con particolare riferimento alla ZLS, elabora un programma per la misurazione annuale degli oneri amministrativi derivanti da obblighi procedurali e informativi, anche con l'obiettivo di giungere ad una consistente riduzione di tali oneri.

Insieme agli oneri istruttori, la Regione intende contenere anche gli oneri amministrativi relativi ai costi che le imprese sostengono per gli adempimenti a favore delle pubbliche amministrazioni nell'ambito del procedimento amministrativo, compreso qualunque adempimento comportante raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni e documenti alla Pubblica Amministrazione.

Interoperabilità dei sistemi informativi

In tema di armonizzazione, raccordo e coordinamento delle attività in capo agli Sportelli Unici, del SUAP ZLS, dei SUAP territoriali, delle Amministrazioni ed Enti pubblici, un'azione di semplificazione e accelerazione procedurale riguarda la interoperabilità dei sistemi informativi dei soggetti che intervengono nei procedimenti e la messa a regime della gestione integralmente digitale delle procedure per l'avvio, la modifica e la cessazione dell'attività di impresa.

A tale fine, è opportuno identificare un modello strutturato per la raccolta documentale e le comunicazioni tra le amministrazioni, definendo specifici protocolli di interscambio e cooperazione informativa che consentano l'interoperabilità dei sistemi informatici esistenti e la relativa manutenzione evolutiva.

5.3 Pianificazione di misure per l'efficientamento dei servizi portuali e doganali

Sarebbe utile introdurre alcune semplificazioni nelle procedure che riguardano la realizzazione di interventi all'interno delle circoscrizioni territoriali delle AdSP. In particolare, risultano condivisibili dall'AdSP le proposte elaborate dal gruppo di lavoro delegato da Assoporti trasmesso al MIT in data 21 aprile 2020.

Si segnalano, in particolare:

- l'opportunità di precisare che il regime autorizzatorio delle opere portuali non localizzate ai sensi dell'art. 5 della l. n. 84 del 1994, avviene utilizzando la procedura di cui all'art. 27 del D.lgs. n. 50 del 2016;
- l'opportunità di introdurre la regola per cui l'AdSP può apporre il vincolo preordinato all'esproprio funzionale alla realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità quando le stesse non siano previste dal PRP, tramite una apposita modificazione in tal senso dell'art. 5, comma 1-sexies, della L. n. 84 del 1994;
- l'opportunità di semplificare il procedimento di approvazione dell'adeguamento tecnico funzionale, la cui ratio è quella di assicurare una certa flessibilità in funzione dei traffici e dell'organizzazione logistico-portuale. Nello specifico, si suggerisce di prevedere l'adozione del modulo della conferenza nel quale far confluire anche l'acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, così da eliminare lo iato di 45 giorni attualmente previsto dall'art. 5, comma 5, della l. n. 84 del 1994 tra l'adozione della proposta di ATF da parte del Comitato di gestione e il parere del CSLL.PP., concentrando in un'unica sede ogni valutazione al riguardo;
- l'opportunità di prevedere che gli Ambiti portuali, come delimitati dai vigenti piani regolatori portuali, ancorché approvati anteriormente alla L. n. 84/94, sono equiparati alle zone "B" del D.m.1444/1968 ai fini della applicabilità della disciplina di cui all'art. 142, comma 2, del D.lgs. n. 42/2004, escludendo che siano automaticamente di interesse paesaggistico.

REGIONE LAZIO

ART. 5, COMMA 1, LETTERA G) DPCM 40/2024

6. IDENTIFICAZIONE DELLE AGEVOLAZIONI E DEGLI INCENTIVI ECONOMICI – Art. 5, co. 1, lett. g) DPCM 40/2024

6.1 Le sovvenzioni per la ZLS nella programmazione dei fondi strutturali 2021-2027

Con la Decisione di Esecuzione della Commissione C(2022) 4787 del 15 luglio 2022 è stato approvato l'Accordo di Partenariato 2021-2027 dell'Italia a seguito del negoziato formale avviato il 17 gennaio 2022 dal Dipartimento per le politiche di coesione. I contenuti dell'Accordo di Partenariato rappresentano un riferimento rilevante ai fini del sistema di incentivi di cui potranno beneficiare le impese insediate in aree ZLS nel periodo di Programmazione 2021-2027.

Gli aspetti di carattere generale e trasversale riguardano:

- l'esigenza di semplificare le modalità di intervento delle politiche per la ricerca, l'innovazione e la competitività allo scopo di agevolarne la fruibilità da parte delle imprese, rappresenta un obiettivo delle amministrazioni centrali e regionali;
- la necessità di valorizzare l'esperienza maturata nel 2014-2020, adottando procedure già rodate, valorizzando gli apprendimenti già accumulati e riducendo i ritardi che si accumulano nelle fasi iniziali della programmazione;
- l'opportunità offerta dalla stabilità nel tempo di alcuni strumenti che consentirebbe di legare la programmazione delle risorse nazionali per la coesione a quelle di origine comunitaria all'interno di un unico circuito, rendendo la spesa più fluida.

Nella programmazione dei fondi strutturali 2021-2027, le sovvenzioni per le Zone Logistiche Semplificate si inseriscono all'interno delle strategie europee volte a ridurre i divari regionali e promuovere lo sviluppo economico e sociale nelle aree meno competitive. Le sovvenzioni si concentrano su diversi ambiti cruciali per la crescita delle imprese e delle infrastrutture nelle ZLS, cofinanziate in particolare dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (PR FESR 2021-2027[22]).

Di seguito, per ognuno degli Obiettivi di Policy, si dettagliano gli Obiettivi Specifici pertinenti alle ZLS.

Per l'Obiettivo di Policy 1 "Un'Europa più competitiva e intelligente attraverso la promozione di una trasformazione economica innovativa e intelligente e della connettività regionale alle TIC", gli Obiettivi Specifici (OS) pertinenti sono:

- OS 1. Sviluppare e rafforzare le capacità di ricerca e di innovazione e l'introduzione di tecnologie avanzate;
- OS 2. Permettere ai cittadini, alle imprese, alle organizzazioni di ricerca e alle autorità pubbliche di cogliere i vantaggi della digitalizzazione;
- OS 3. Rafforzare la crescita sostenibile e la competitività delle PMI e la creazione di posti di lavoro nelle PMI, anche grazie agli investimenti produttivi;
- OS 4. Sviluppare le competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale e l'imprenditorialità.

[22] I° decisione COM EU ottobre 2022, approvazione Programma Regionale Lazio FESR 2021-2027. II° decisione di esecuzione COM EU n. C (2023) 5956 final del 30/08/2023, modifica PR FESR. Deliberazione di Giunta regionale n. 554 del 28/9/2023 Presa d'atto della modifica del PR Lazio FESR 2021-2027 approvata dalla Commissione europea con decisione di esecuzione n. C (2023) 5956 final del 30/08/2023.

I campi di intervento[23] di interesse della ZLS che potranno essere sviluppati in sede di programmazione e attuazione del PR FESR 2021-2027 riguardano:

- per l'OS1 - Sviluppare e rafforzare le capacità di ricerca e di innovazione e l'introduzione di tecnologie avanzate - (i) investimenti in capitale fisso connessi alle attività di ricerca e innovazione (microimprese, piccole e medie imprese, centri di ricerca pubblici, centri di ricerca privati); (ii) investimenti in beni immateriali (microimprese, piccole e medie imprese, centri di ricerca pubblici, centri di ricerca privati); (iii) attività di ricerca e innovazione, comprese le attività in rete (microimprese, piccole e medie imprese, centri di ricerca pubblici, centri di ricerca privati); (iv) incubazione, sostegno a spin off, spin out e start-up; (v) sostegno ai poli di innovazione, anche tra imprese, organismi di ricerca e autorità pubbliche e reti di imprese a beneficio principalmente delle PMI; (vi) processi di innovazione nelle PMI (processi, organizzazione, marketing, co-creazione, innovazione guidata dall'utente e dalla domanda); (vii) trasferimento di tecnologie e cooperazione tra le imprese, i centri di ricerca e il settore dell'istruzione superiore; (viii) processi di ricerca e di innovazione, trasferimento di tecnologie e cooperazione tra imprese, centri di ricerca e università, incentrati sull'economia a basse emissioni di carbonio, sulla resilienza e sull'adattamento ai cambiamenti climatici; (ix) processi di ricerca e innovazione, trasferimento di tecnologie e cooperazione tra imprese incentrate sull'economia circolare.
- Per l'OS 2 - Permettere ai cittadini, alle imprese, alle organizzazioni di ricerca e alle autorità pubbliche di cogliere i vantaggi della digitalizzazione - (i) digitalizzazione delle PMI (compreso il commercio elettronico, l'e-business e i processi aziendali in rete, i poli di innovazione digitale, i laboratori viventi, gli imprenditori del web, le start-up nel settore delle TIC e il B2B); (ii) soluzioni TIC, servizi elettronici, applicazioni per l'amministrazione; (iii) applicazioni e servizi e informatici per le competenze digitali e l'inclusione digitale; (iv) applicazioni e servizi di sanità elettronica (compresi l'e-Care, Internet delle cose per l'attività fisica, domotica per categorie deboli).
- Per l'OS 3 - Rafforzare la crescita sostenibile e la competitività delle PMI e la creazione di posti di lavoro nelle PMI, anche grazie agli investimenti produttivi - (i) infrastrutture commerciali per le PMI (compresi i parchi e i siti industriali); (ii) sviluppo dell'attività delle PMI e internazionalizzazione, compresi gli investimenti produttivi; (iii) servizi avanzati di sostegno alle PMI e a gruppi di PMI (compresi i servizi di gestione, marketing e progettazione); (iv) incubazione, sostegno a spin off, spin out e start-up.
- Per l'OS 4 - Sviluppare le competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale e l'imprenditorialità - (i) sviluppo di competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale, l'imprenditorialità e l'adattabilità delle imprese ai cambiamenti.

Per l'Obiettivo di Policy 2 "Un'Europa resiliente, più verde e a basse emissioni di carbonio ma in transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio attraverso la promozione di una transizione verso un'energia pulita ed equa, di investimenti verdi e blu, dell'economia circolare, dell'adattamento ai cambiamenti climatici e della loro mitigazione, della gestione e prevenzione dei rischi nonché della mobilità urbana sostenibile", gli Obiettivi Specifici (OS) pertinenti sono:

- OS 1. Promuovere l'efficienza energetica e ridurre le emissioni di gas a effetto serra;
- OS 3. Sviluppare sistemi, reti e impianti di stoccaggio energetici intelligenti al di fuori della rete transeuropea dell'energia (RTE-E);
- OS 6. Promuovere la transizione verso un'economia circolare ed efficiente sotto il profilo delle risorse.

[23] Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021 recante disposizioni comuni, Allegato I.

Per ciò che concerne l'OP 2, i campi di intervento di interesse della ZLS che potranno essere sviluppati in sede di programmazione e attuazione del PO FESR 2021-2027 riguardano:

- per l'OS 1 - Promuovere l'efficienza energetica e ridurre le emissioni di gas a effetto serra - (i) efficienza energetica e progetti dimostrativi nelle PMI e misure di sostegno; (ii) sostegno ai soggetti che forniscono servizi che contribuiscono all'economia a basse emissioni di carbonio e alla resilienza ai cambiamenti climatici, comprese le misure di sensibilizzazione.
- Per l'OS 3 - Sviluppare sistemi, reti e impianti di stoccaggio energetici intelligenti al di fuori della rete transeuropea dell'energia (RTE-E) - (i) sistemi di distribuzione di energia intelligenti (comprese le reti intelligenti e i sistemi TIC) e relativo stoccaggio; (ii) cogenerazione ad alto rendimento, teleriscaldamento e teleraffreddamento.
- Per l'OS 6 - Promuovere la transizione verso un'economia circolare ed efficiente sotto il profilo delle risorse - (i) promozione dell'impiego di materiali riciclati come materie prime; (ii) sostegno ai processi di produzione rispettosi dell'ambiente e all'efficienza delle risorse nelle PMI.

Per l'Obiettivo di Policy 3 "Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità", gli Obiettivi Specifici (OS) pertinenti sono:

- OS 1. Sviluppare una rete TEN-T intermodale, sicura, intelligente, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile;
- OS 2. Sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, incluso il migliorando dell'accesso alla rete TEN-T e alla mobilità transfrontaliera.

Per ciò che concerne l'OP 3, i campi di intervento di interesse della ZLS che potranno essere sviluppati in sede di programmazione e attuazione del PO FESR 2021-2027 riguardano:

- per l'OS 1 - Sviluppare una rete TEN-T intermodale, sicura, intelligente, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile - (i) collegamenti stradali secondari alle reti e ai nodi stradali TEN-T di nuova costruzione; (ii) altre strade di accesso nazionali, regionali e locali di nuova costruzione o ristrutturate.
- Per l'OS 2 - Sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, incluso il migliorando dell'accesso alla rete TEN-T e alla mobilità transfrontaliera - (i) digitalizzazione dei trasporti, (ii) trasporto multimodale (TEN-T), (iii) trasporto multimodale (non urbano), (iv) porti marittimi (TEN-T).

Per l'Obiettivo di Policy 4 "Un'Europa più sociale e inclusiva, attraverso l'attuazione del pilastro europeo dei diritti sociali" l'Obiettivi Specifico (OS) pertinente è

- OS 1. Rafforzare l'efficacia e l'inclusività dei mercati del lavoro e l'accesso a un'occupazione di qualità, mediante lo sviluppo delle infrastrutture sociali e la promozione dell'economia sociale.

Per ciò che concerne l'OP 4, i campi di intervento di interesse della ZLS che potranno essere sviluppati in sede di programmazione e attuazione del PO FESR 2021-2027 riguardano:

- per OS 1 - Rafforzare l'efficacia e l'inclusività dei mercati del lavoro e l'accesso a un'occupazione di qualità, mediante lo sviluppo delle infrastrutture sociali e la promozione dell'economia sociale - (i) misure volte a migliorare l'accesso all'occupazione; (ii) sostegno specifico per l'occupazione giovanile e l'integrazione socio-economica dei giovani.

6.1.1 Agevolazioni comunitarie

INVEST-EU

Il programma INVEST-EU, istituito con Regolamento (UE) 2021/523 che modifica il precedente regolamento (UE) 2015/1017, accorpa il gran numero di strumenti finanziari dell'UE attualmente disponibili e fa proprio il modello adottato per il piano di investimenti per l'Europa, il cosiddetto Piano Juncker. Con INVEST-EU, la Commissione intende stimolare ulteriormente gli investimenti, l'innovazione e la creazione di posti di lavoro mobilitando risorse finanziarie aggiuntive, sia pubbliche sia private, utilizzando garanzie del bilancio dell'UE. Il Fondo INVEST-EU opera mediante le seguenti finestre:

- finestra per le infrastrutture sostenibili: vi rientrano gli investimenti sostenibili per trasporti, energia, connettività digitale, approvvigionamento e trasformazione delle materie prime, spazio, oceani e acqua, rifiuti, ambiente e altre infrastrutture ambientali, attrezzature, beni mobili e diffusione di tecnologie innovative che contribuiscono a conseguire, o che soddisfano, gli obiettivi dell'Unione di sostenibilità ambientale e/o di sostenibilità sociale;
- finestra per la ricerca, l'innovazione e la digitalizzazione: vi rientrano le attività di ricerca e di innovazione, il trasferimento al mercato dei risultati della ricerca, la dimostrazione e la diffusione di soluzioni innovative e il sostegno alla crescita delle imprese innovative diverse dalle PMI, nonché la digitalizzazione dell'industria dell'Unione;
- finestra per le PMI: accesso e disponibilità di finanziamenti per le PMI e, in casi debitamente giustificati, per le piccole imprese a media capitalizzazione;
- finestra per gli investimenti sociali e le competenze: vi rientrano la microfinanza, l'imprenditoria sociale e l'economia sociale; le competenze, la formazione e i servizi connessi; l'innovazione sociale.

La definizione delle ZLS risulta pienamente coerente con i contenuti delle finestre di intervento previse da INVEST-EU. Tra le finalità delle ZLS rientra, infatti, lo sviluppo della *Blue Economy* e quindi interventi ad elevata sostenibilità su tutte le attività che utilizzano il mare, le coste e i fondali, quali ad esempio, il trasporto marittimo, porti e settore cantieristico, energie rinnovabili marine, l'acquacoltura, la pesca, le biotecnologie marine, il turismo costiero e di crociera. Per sostenere lo sviluppo portuale, oltre a consolidare l'attività crocieristica sono da rilanciare i traffici commerciali, favorendo l'emersione di attività in grado di compensare in termini occupazionali la perdita dei traffici carboniferi, come ad esempio la cantieristica legata alla demolizione e il riciclo, l'*agrifood*, i servizi alla logistica, il settore legato ai nuovi carburanti a basso impatto ambientale e l'energia pulita. L'azione di rilancio della *Blue Economy* include azioni puntuali, tra cui incentivi coordinati alle imprese, sostegno all'innovazione e al trasferimento tecnologico, sostegno alla formazione e alla ricerca, rafforzamento infrastrutturale dei nodi portuali, intermodali e logistici, consolidamento delle reti transnazionali TEN-T e dei corridoi tirreno-adriatici. Sarà possibile, inoltre, anche con le risorse di INVEST-EU favorire nella ZLS un processo di riposizionamento competitivo delle imprese dell'area del Lazio e delle filiere industriali connesse alle attività del porto, sostenendo attività di ricerca, innovazione e trasferimento tecnologico in ambiti come la logistica avanzata, l'energia pulita, la mobilità sostenibile e intelligente, il turismo ecosostenibile, le biotecnologie marine.

Il Consiglio Europeo ha previsto una garanzia di 23,5 miliardi di euro a prezzi correnti, basata su risorse per 8,4 miliardi - di cui 2,8 miliardi di euro a carico del bilancio UE e 5,6 miliardi di euro da NGEU - con l'obiettivo di mobilitare circa 334 miliardi di euro di investimenti in tutta Europa. L'intesa complessiva su MFF raggiunta dal Parlamento Europeo e dal Consiglio ha aggiunto a questo importo un miliardo di euro, portando le risorse a un totale di 9,4 miliardi di euro, corrispondenti a garanzie per circa 26,2 miliardi di euro, così distribuite:

- infrastrutture sostenibili: 9,9 miliardi di euro;
- ricerca, innovazione e digitalizzazione: 6,6 miliardi di euro;
- PMI: 6,9 miliardi euro;
- investimenti sociali e competenze: 2,8 miliardi euro.

L'Italia può attingere a circa 1,6 miliardi di euro.

Horizon Europe

Horizon Europe è il Programma quadro per la ricerca e l'innovazione dell'Unione europea (UE) che, dando seguito al precedente Programma europeo Horizon 2020, valido per il periodo 2021-2027, con una dotazione finanziaria complessiva di 95,5 miliardi di Euro, inclusivi dei 5,4 miliardi destinati al piano Next Generation EU. Obiettivo di *Horizon Europe* è quello di generare conoscenza, rafforzare l'impatto della ricerca e dell'innovazione nello sviluppo, nel sostegno e nell'attuazione delle politiche dell'Unione e nell'accesso e l'adozione di soluzioni innovative nell'industria europea, in particolare nelle PMI, e nella società, per affrontare le sfide globali. *Horizon Europe* aiuta quindi i ricercatori e gli innovatori di alto livello a sviluppare, diffondere e trasferire le loro idee. Supporta la scienza di eccellenza unendo i migliori talenti e dotandoli di infrastrutture di livello mondiale. Inoltre, supporta innovazioni rivoluzionarie e aiuta a creare nuovi servizi e mercati. In particolare, *Horizon Europe* potrà consentire alle imprese insediate nella ZLS di promuovere iniziative per:

- massimizzare gli investimenti in transizione verde e digitale;
- rafforzare le iniziative di investimento nella scienza e nella tecnologia d'avanguardia applicata ai sistemi produttivi;
- promuovere la competitività industriale delle imprese collocate nel perimetro o attratte supportando l'accesso alle competenze di dominio.

Horizon Europe è dedicato al finanziamento di tre pilastri principali:

- il pilastro "*Excellent Science*", che mira ad aumentare la competitività scientifica globale dei territori. Supporta progetti di ricerca di frontiera, finanzia borse di studio per ricercatori esperti, reti di formazione di dottorato, scambi per ricercatori e invoglia i più giovani a una carriera nella ricerca e investe in infrastrutture di ricerca regionali;
- il pilastro "*Global Challenges and European Industrial Competiveness*", che rafforza le capacità tecnologiche e produttive dei cluster industriali di vocazione territoriale;
- Il pilastro "*Innovative Europe*" che mira a potenziare le iniziative di innovazione ed a creare aree di mercato nuove, finanziando iniziative che prevedano l'integrazione del triangolo "conoscenza istruzione - ricerca e innovazione".

BEI per le imprese

La Banca europea per gli investimenti (BEI) è l'istituzione finanziaria di lungo termine dell'Unione europea e i suoi azionisti sono gli Stati membri. Finanzia investimenti validi in grado di contribuire agli obiettivi strategici dell'UE. I progetti della BEI rafforzano la competitività, stimolano l'innovazione, promuovono lo sviluppo sostenibile, migliorano la coesione sociale e territoriale sostenendo nel contempo una transizione giusta e rapida verso la neutralità climatica. Negli ultimi cinque anni, il Gruppo BEI ha erogato finanziamenti a favore di progetti in Italia per più di 58 miliardi di euro.

Il Fondo Europeo per gli Investimenti (FEI) è un'istituzione finanziaria parte del Gruppo Banca Europea per gli Investimenti (BEI). La sua missione principale è quella di supportare le micro, piccole e medie imprese (PMI) europee, sostenendo le loro possibilità di accesso al finanziamento e capitale di rischio. Il FEI è anche attivo nel sostenere gli investimenti dei fondi per il clima e le infrastrutture con una forte attenzione alla sostenibilità ambientale. In questo ruolo, il FEI persegue gli obiettivi dell'Unione Europea a supporto dell'innovazione, della ricerca e sviluppo, dell'imprenditoria, della crescita e dell'impiego.

Il Consiglio di amministrazione nel 2024 ha approvato 3 miliardi di € di finanziamenti per sostenere gli investimenti delle imprese volti a rafforzare l'innovazione nella ricerca aziendale, colmare la mancanza di risorse che frena la crescita delle midcap, promuovere l'espansione delle attività nelle regioni della coesione e dare slancio all'azione per il clima nel settore privato. Tra i progetti finanziati figura un sostegno mirato per investimenti nell'innovazione di tutta Italia, anche delle regioni della coesione. È stato inoltre approvato un

nuovo finanziamento semplificato, da attuare in collaborazione con un partner finanziario locale, a sostegno degli investimenti di entità medio-piccola nel settore delle energie rinnovabili in Italia.

Dispositivo per la ripresa e la resilienza

Il Dispositivo per la ripresa e la resilienza (*Recovery and Resilience Facility*, RRF), istituito con Reg. (UE) n. 2021/241 offre sostegno finanziario per investimenti e riforme, anche in relazione alle transizioni verdi e digitali e alla ripresa delle economie nazionali, collegandole alle priorità dell'UE. Lo strumento punta a promuovere la coesione sociale, economica e territoriale e a rafforzare la capacità di reazione e la resilienza degli Stati membri, nonché la ripresa dai danni di natura economico-sociale subiti durante la crisi da Covid-19. Lo strumento prevede una dotazione iniziale massima di 723,8 miliardi di euro, di cui 338 miliardi di grants (sovvenzioni) e 385 miliardi di loans (prestiti). Con le modifiche introdotte con il Regolamento (UE) 2023/435 (REPowerEU) sono state messe a disposizione degli Stati membri ulteriori sovvenzioni (18,9 miliardi) nell'ambito del sistema di scambio di quote di emissioni (ETS) e della riserva di adeguamento alla Brexit. Gli Stati membri, inoltre, hanno richiesto meno risorse per i prestiti, rispetto a quelle disponibili. Pertanto, la dotazione totale del Dispositivo ammonta a 648 miliardi di euro, di cui 357 miliardi di sovvenzioni e 291 miliardi di prestiti. L'8 dicembre 2023 il Consiglio dell'UE ha approvato la Decisione di esecuzione (CID) che modifica la Decisione del 13 luglio 2021 e che nell'Allegato contiene, in sostanza, il nuovo PNRR italiano, compreso il nuovo capitolo dedicato a REPowerEU. Il Piano ammonta ora a 194,4 miliardi di euro (122,6 miliardi in prestiti e 71,8 miliardi in sovvenzioni), in aumento di 2,9 miliardi rispetto al PNRR originario, e comprende 66 riforme, 7 in più rispetto al piano originario, e 150 investimenti che si articolano in 618 traguardi e obiettivi. Il PNRR originario è strutturato su 6 Missioni, a loro volta articolate in 16 Componenti concernenti 43 ambiti di intervento, prevede di destinare almeno il 40% delle risorse complessive ai territori del Mezzogiorno. Inoltre, nel rispetto delle soglie stabilite dalla normativa europea, il Piano prevede che il 37% delle risorse sia indirizzato a interventi per la transizione ecologica e il 25% alla transizione digitale.

Il PNRR modificato l'8 dicembre 2023 comprende una nuova Missione 7 dedicata agli obiettivi del REPowerEU. Il regolamento REPowerEU, approvato il 27 febbraio 2023 ed entrato in vigore il 1° marzo 2023, ha introdotto un nuovo quadro regolatorio che modifica il regolamento (UE) 2021/241 consentendo agli Stati membri di modificare i Piani nazionali di ripresa e resilienza, oltre alle possibilità di rimodulazione già previste, anche con l'aggiunta di un capitolo dedicato alle nuove azioni volte a conseguire gli obiettivi del piano REPowerEU. Nel nuovo Piano risultano 145 misure nuove o modificate, tra cui quelle della nuova Missione 7. Le misure del capitolo REPowerEU sono intese a rafforzare riforme fondamentali in settori quali la giustizia, gli appalti pubblici e il diritto della concorrenza. Una serie di investimenti nuovi o rafforzati mira a promuovere la competitività e la resilienza dell'Italia, nonché la transizione verde e digitale e abbraccia settori quali le energie rinnovabili, le catene di approvvigionamento verdi e le ferrovie. Le modifiche hanno determinato l'aumento al 39% delle risorse destinato a misure a sostegno degli obiettivi climatici.

Gli interventi e le risorse del Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza potenzialmente attivabili a fini ZLS, sono ricomprese nelle seguenti missioni:

- M1 - digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura del sistema produttivo (a livello Italia, 41,3miliardi di euro). Tra gli obiettivi generali della missione, quelli rilevanti per la ZLS sono: digitalizzare la pubblica amministrazione italiana con interventi tecnologici ad ampio spettro accompagnati da riforme strutturali; (ii) abilitare gli interventi di riforma della PA investendo in competenze e innovazione e semplificando in modo sistematico i procedimenti amministrativi (riduzione di tempi e costi); (iii) favorire la transizione digitale e l'innovazione del sistema produttivo incentivando gli investimenti in tecnologie avanzate, ricerca e innovazione; (iv) promuovere lo sviluppo e la competitività delle imprese italiane anche su mercati internazionali, anche attraverso strumenti finanziari innovativi. La transizione digitale costituisce un ambito di rilevanza strategica per lo sviluppo delle ZLS e del loro impatto socioeconomico a livello regionale e nazionale. Le misure volte all'efficientamento dei servizi portuali e doganali devono

infatti necessariamente passare per la digitalizzazione dei processi, al fine di consentire una valorizzazione del nesso economico funzionale tra i porti del network laziale ed i principali centri logistici e interporti del Lazio. Le nuove tecnologie digitali si applicano, principalmente, al modo in cui le navi si muovono e operano, nonché al processo decisionale strategico e alle operazioni quotidiane negli uffici, e comprendono sistemi di navigazione automatica e di localizzazione del carico e piattaforme digitali che facilitano le operazioni, il commercio e lo scambio di dati. Tali tecnologie, applicate alle ZLS, consentirebbero di ridurre i costi, facilitare le interazioni tra i diversi attori e di migliorare l'efficienza della filiera marittima. I sistemi di tracciamento delle navi e del carico facilitano inoltre la generazione di business intelligence per la gestione degli asset e l'ottimizzazione delle operazioni, ad esempio nella fornitura di dati sul consumo di carburante e sulle prestazioni del motore generando quindi anche impatti sul piano del monitoraggio ambientale. L'implementazione di processi tecnologici pertinenti può inoltre concorrere nell'ambito delle ZLS, a processi quali l'ottimizzazione del traffico; una rinnovata l'efficienza operativa, trasparenza e velocità dei processi; automatizzazione dei processi; riduzione delle inefficienze. Esempi concreti dell'impatto che le tecnologie innovative avranno sui sistemi portuali includono modifiche alle operazioni di carico e scarico (comunicazione machine-to-machine, soluzioni di piattaforma, robotica e forza lavoro mobile), stoccaggio (analisi dei grandi dati, misurazioni smart) elaborazione industriale (smart grid, gestione intelligente dell'energia, stampa tridimensionale, analisi della sicurezza e manutenzione predittiva). Parimenti il rilancio dei settori del turismo e della cultura passa per la realizzazione di un sistema infrastrutturale di mobilità moderno, digitalizzato e sostenibile dal punto di vista ambientale volto ad incrementare l'attrattività del Paese attraverso la modernizzazione delle infrastrutture materiali e immateriali, la formazione ed il potenziamento delle strutture ricettive.

- M2 - rivoluzione verde e transizione ecologica (a livello Italia, 55,5 miliardi euro). Tra gli obiettivi generali della missione, quelli rilevanti ai fini della ZLS sono: (i) incremento della quota di energia prodotta da fonti di energia rinnovabile (FER) nel sistema, in linea con gli obiettivi europei e nazionali di decarbonizzazione; (ii) potenziamento e digitalizzazione delle infrastrutture di rete per accogliere un aumento di produzione da FER e aumentarne la resilienza a fenomeni climatici estremi; (iii) sviluppo di un trasporto locale più sostenibile, non solo ai fini della decarbonizzazione ma anche come leva di miglioramento complessivo della qualità della vita (riduzione inquinamento dell'aria e acustico, diminuzione congestioni e integrazioni di nuovi servizi); (iv) sviluppo di una *leadership* internazionale industriale e di ricerca e di sviluppo nelle principali filiere della transizione; (v) stimolo agli investimenti locali, creazione di posti di lavoro, promozione della resilienza sociale ed integrazioni delle energie rinnovabili; (vi) salvaguardia della qualità dell'aria, e della biodiversità del territorio attraverso la tutela delle aree verdi, del suolo e delle aree marine; (vii) rafforzamento della capacità previsionale degli effetti del cambiamento climatico tramite sistemi avanzati ed integrati di monitoraggio e analisi. La costituzione delle ZLS permetterà di unire crescita economica e consumi energetici, attraverso ulteriori investimenti per la promozione dell'efficienza energetica e delle fonti rinnovabili. La ZLS potrà quindi promuovere la *green economy*, ciò sia per affrontare le sfide ambientali stabilite dalla Regione, che per generare crescita, ad alto valore aggiunto, del tessuto industriale delle zone di riferimento. All'interno della ZLS, la Regione Lazio potrà ulteriormente promuovere un modello produttivo dove tradizione e innovazione, sostenibilità e qualità si incrociano realizzando una nuova competitività. Nel Lazio, peraltro, la previsione di estendere il più possibile le aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA) converge con il programma di iniziative in ambito ZLS e ciò anche allo scopo di favorire la crescita di nuove filiere produttive legate alla *green economy*, a cominciare dalla gestione del ciclo dei rifiuti e dell'energia.
- M3 - infrastrutture per una mobilità sostenibile (a livello Italia, 23,80 miliardi di euro). Obiettivi generali della missione, tutti rilevanti ai fini della ZLS, sono: (i) decarbonizzazione e riduzione delle emissioni attraverso il trasferimento del traffico passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia; (ii) aumento della connettività della coesione territoriale attraverso la riduzione dei tempi di viaggi; (iii) digitalizzazione delle reti di trasporto; (iv) potenziamento della competitività del sistema portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di una pianificazione integrata; (v) miglioramento della sostenibilità ambientale, la resilienza ai cambiamenti climatici ed efficientamento energetico dei porti; (vi) digitalizzazione della catena logistica e del traffico aereo; (vii) riduzione delle emissioni connesse alle attività di movimentazione delle merci. Ci si pone, in particolare, l'obiettivo di

sviluppare un sistema portuale competitivo su tutto il territorio nazionale capace di giocare un ruolo importante insieme ai porti del Nord Europa per i traffici oceanici - in tal senso il completamento dei valichi alpini (a partire da Gottardo e Brennero) e dei collegamenti TEN-T con i porti dell'Alto Tirreno e Alto Adriatico consentiranno all'Italia di godere di uno sviluppo coerente con la sua posizione geografica. In tale contesto, appare particolarmente rilevante la componente di intermodalità logistica ed integrata che mira al potenziamento della competitività del sistema portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di una pianificazione integrata e realizzazione dei collegamenti di ultimo miglio dei porti e, parallelamente, ad intervenire sul piano della sostenibilità ambientale ed efficientamento energetico dei porti (*green ports*) e sulla digitalizzazione della catena logistica. Tale componente prevede una serie di interventi relativi al settore della logistica ed in particolare del sistema marittimo, per il quale si punta alla realizzazione del cosiddetto "ultimo miglio" con l'obiettivo di migliorare la competitività dei porti regionali nonché il progetto integrato Porti d'Italia, dedicato alle grandi linee di comunicazione europea, anche attraverso la realizzazione di efficaci collegamenti con le linee ferroviarie veloci e stimolando le filiere logistiche territoriali, con particolare riferimento alla intermodalità delle merci in una dimensione *green* che consenta la riduzione delle emissioni climalteranti.

- M4 - istruzione e ricerca (a livello Italia, 30,05 miliardi di euro circa). Tra gli obiettivi generali della missione, quelli rilevanti per la ZLS sono: (i) rafforzare la ricerca e favorire la diffusione di modelli innovativi per la ricerca di base e applicata condotta in sinergia tra università e imprese; (ii) sostenere i processi per l'innovazione e il trasferimento tecnologico; (iii) potenziare le infrastrutture di ricerca, il capitale e le competenze di supporto all'innovazione. All'interno delle ZLS è possibile proiettarsi anche in azioni di rilancio dell'occupazione attraverso percorsi formativi e azioni formative professionalizzanti connesse con i fabbisogni dei sistemi produttivi locali (es. nuove professioni in ambito digitale e di B*lue Economy*), e, in particolare, rafforzamento degli IFTS, e dei Poli tecnico-professionali in una logica di integrazione e continuità con l'Istruzione e la formazione professionale iniziale e in stretta connessione con i fabbisogni espressi dal tessuto produttivo.
- M7 – REPowerEU (a livello italia 11,2 miliardi di euro circa). Tra gli obiettivi generali della missione, quelli rilevanti per la ZLS sono: (i) migliorare le infrastrutture e gli impianti energetici per soddisfare le esigenze immediate di sicurezza dell'approvvigionamento; (ii) sostegno alle imprese private che investono nell'autoconsumo e nell'autoproduzione di energia rinnovabile; (iii) transizione energetica dei processi produttivi verso un modello di produzione efficiente dal punto di vista energetico, sostenibile e basato sulle rinnovabili.

Di seguito si riporta l'assegnazione delle risorse stanziate per la Regione Lazio.

MISURA PNRR	Assegnazione Regione Lazio (mln euro)	Direzione
M1 - DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE, COMPETITIVITÀ, CULTURA E TURISMO	**102,37**	
C1 - DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE E SICUREZZA NELLA PA		
1.3.1 Piattaforma nazionale digitale dei dati	2,37	Direzione Lavori pubblici e infrastrutture, innovazione tecnologica
1.4.3: Servizi digitali e cittadinanza digitale - piattaforme e applicativi	0,67	Direzione Lavori pubblici e infrastrutture, innovazione tecnologica
1.5 Cybersecurity	3,50	Direzione Lavori pubblici e infrastrutture, innovazione tecnologica
1.7.2: Rete di servizi di facilitazione digitale	12,62	Direzione Lavori pubblici e infrastrutture, innovazione tecnologica
2.2.1: Assistenza tecnica a livello centrale e locale - 1.000 esperti	26,32	Direzione Generale
C3 - TURISMO E CULTURA 4.0		
1.1: Strategia digitale e piattaforme per il patrimonio culturale (1.1.5: Digitalizzazione del patrimonio culturale)	6,57	Direzione Cultura, politiche giovanili e della famiglia, pari opportunità, servizio civile
2.2: Tutele e valorizzazione dell'architettura e del paesaggio rurale	48,02	Direzione Cultura, politiche giovanili e della famiglia, pari opportunità, servizio civile
2.3: Programmi per valorizzare l'identità di luoghi: parchi e giardini storici	0,59	Direzione Cultura, politiche giovanili e della famiglia, pari opportunità, servizio civile
4.3.2 I percorsi Giubilari 2025	1,70	Direzione Affari della Presidenza, turismo, cinema, audiovisivo e sport
M2 - RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA	**563,25**	
C1 - AGRICOLTURA SOSTENIBILE ED ECONOMIA CIRCOLARE		
2.3 Innovazione e meccanizzazione nel settore agricolo ed alimentare	12,21	Direzione Agricoltura e sovranità alimentare, caccia e pesca, foreste
C2 - TRANSIZIONE ENERGETICA E MOBILITÀ SOSTENIBILE		
1.2.1: Promozione rinnovabili per le comunità energetiche e l'auto-consumo (Comunità energetiche)	64,25	Direzione Ambiente, cambiamenti climatici, transizione energetica e sostenibilità, parchi
1.2.1: Promozione rinnovabili per le comunità energetiche e l'auto-consumo (Autoconsumo)	24,09	Direzione Ambiente, cambiamenti climatici, transizione energetica e sostenibilità, parchi
3.1 Produzione di idrogeno in aree industriali dismesse	25,78	Direzione Ambiente, cambiamenti climatici, transizione energetica e sostenibilità, parchi
4.1: Rafforzamento mobilità ciclistica (Ciclovie turistiche)	7,77	Direzione Trasporti, mobilità, tutela del territorio, demanio e patrimonio
4.4.1: Rinnovo flotte Bus	47,14	Direzione Trasporti, mobilità, tutela del territorio, demanio e patrimonio
4.4.2: Rinnovo flotte treni	41,01	Direzione Trasporti, mobilità, tutela del territorio, demanio e patrimonio
C3 - EFFICIENZA ENERGETICA E RIQUALIFICAZIONE DEGLI EDIFICI		
C13 Sicuro, verde e sociale: riqualificazione edilizia residenziale pubblica	240,17	Direzione Urbanistica e politiche abitativa, pianificazione territoriale, politiche del mare
C4 - TUTELA DEL TERRITORIO E DELLA RISORSA IDRICA		
2.1.b Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico	62,83	Direzione Emergenza, protezione civile e NUE 112/Lavori pubblici e infrastrutture, innovazione tecnologica
3.4 Bonifica dei siti orfani	38,00	Direzione Ciclo dei Rifiuti
M3 - INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE	**153,00**	
C1 - RETE FERROVIARIA AD ALTA VELOCITA'/CAPACITA' E STRADE SICURE		
1.6 Potenziamento delle linee regionali	153,00	Direzione Trasporti, mobilità, tutela del territorio, demanio e patrimonio
M7 - REPowerEU	**34,10**	
11.1: Misura rafforzata: Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale	34,10	Direzione Trasporti, mobilità, tutela del territorio, demanio e patrimonio

LEGENDA
PNC
PNRR

Piattaforma delle tecnologie strategiche per l'Europa (STEP)

Con il regolamento (UE) 2024/795 (c.d. Regolamento STEP), l'Unione Europea ha istituito la Piattaforma per le Tecnologie Strategiche per l'Europa (STEP).

L'obiettivo di STEP è sostenere lo sviluppo e la fabbricazione di tecnologie critiche in tre specifici settori (Digital / Deep Tech, Tecnologie pulite ed efficienti sotto il profilo delle risorse e Biotecnologie) considerate cruciali per il successo delle transizioni verde e digitale in Europa.

La STEP sosterrà anche gli investimenti volti a rafforzare lo sviluppo industriale e le catene del valore, in modo da ridurre le dipendenze strategiche dell'Unione, rafforzare la sovranità e la sicurezza economica dell'Unione

e affrontare le carenze di manodopera e di competenze in tali settori strategici. Ciò migliorerà la competitività a lungo termine dell'Unione e ne rafforzerà la resilienza.

Il regolamento STEP individua i settori tecnologici che rientrano nell'ambito di applicazione della piattaforma. Essi sono:

- le tecnologie digitali e l'innovazione delle tecnologie deep tech;
- le tecnologie pulite ed efficienti sotto il profilo delle risorse, incluse le tecnologie a zero emissioni nette quali definite nel regolamento sull'industria a zero emissioni nette;
- le biotecnologie, compresi i medicinali inclusi nell'elenco dell'Unione dei medicinali critici, e i loro componenti.

Non tutte le tecnologie che ricadono in tali settori possono essere considerate critiche. Secondo il Regolamento STEP, infatti, ciò accade quando le tecnologie soddisfano almeno una delle condizioni seguenti:

- apportano al mercato interno un elemento innovativo, emergente e all'avanguardia con un notevole potenziale economico;
- contribuiscono a ridurre o a prevenire le dipendenze strategiche dell'Unione.

La piattaforma STEP promuove il concorso di 11 tra programmi e fondi dell'Unione, considerati pertinenti alla sua attuazione. Tra questi, oltre ad alcuni fondamentali programmi a gestione diretta dell'UE (come ad esempio *Horizon Europe*), sono compresi anche alcuni programmi a gestione indiretta (nazionale e regionale) quali il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e il Fondo sociale europeo Plus (FSE +).

Seguendo le procedure previste nel Regolamento STEP, la Regione, per prima in Italia, ha concluso il percorso di modifica del PR FESR Lazio 2021-2027 che ha introdotto due nuovi Obiettivi Specifici (Obs 1.6 e Obs 2.9), grazie ai quali le risorse del programma potranno essere utilizzate per il sostegno degli investimenti delle imprese negli ambiti tecnologici STEP. Nel complesso ammontano a 109 milioni di euro le risorse destinate ad operazioni del programma in ambito STEP.

Nella proposta di modifica approvata dalla Commissione Europea si fa notare come vi sia una congruenza quasi assoluta tra gli ambiti tecnologici individuati in STEP e il potenziale di innovazione già evidenziato nella RIS 3 regionale, in particolare con le Aree di Specializzazione (AdS) Aerospazio, Sicurezza, Automotive, Scienze della Vita, Green Economy e Industrie Creative e Digitali. In particolare, si evidenzia come proprio nei settori STEP nel Lazio siano presenti anche campioni industriali, a livello nazionale ed europeo, che hanno potenziale di investimento atto a raggiungere gli obiettivi che l'UE si è data attraverso la Piattaforma. Ciò è vero, pur se in misura differenziata nei tre ambiti, sia per quanto riguarda il potenziale innovativo (imprese che stanno sviluppando tecnologie critiche nuove) sia per quanto riguarda la capacità produttiva (imprese che realizzano produzioni il cui approvvigionamento è critico per l'Europa, come ad esempio vaccini e farmaci critici).

Guardando ai principali settori dell'industria laziale appaiono chiare le connessioni che gli stessi presentano con uno o più degli ambiti tematici della piattaforma STEP. Industria farmaceutica (biotecnologie), Aerospazio (*digital/deep tech*) e Automotive (*digital/deep tech* e tecnologie pulite) rappresentano il cuore del manifatturiero regionale, con performance di rilievo per quanto riguarda l'export e la presenza sui mercati internazionali.

In particolare, l'industria farmaceutica laziale è il primo polo produttivo regionale in Italia per valore esportato (11,5 miliardi di euro, pari al 23% dell'export totale nazionale nel 2023). Anche gli altri numeri del Lazio disponibili (anno 2021) ne confermano il ruolo preminente a livello nazionale. Il settore nella regione, infatti, occupa 12 mila addetti (pari al 19% del dato nazionale), vede la presenza di 105 imprese (14% delle unità locali a livello nazionale), genera 1,7 mld € di valore aggiunto (18% settoriale nazionale). Nel Lazio, in particolare, sono presenti imprese con un'elevata specializzazione in farmaci sia di sintesi chimica sia biotecnologici, nei vaccini, nelle terapie avanzate antitumorali e immunoterapiche, nelle malattie rare e nei plasmaderivati. Nel campo delle biotecnologie applicate alla salute (red biotech), hanno sede nel Lazio 49

delle 408 aziende operanti in Italia, che rappresentano il 24% del fatturato nazionale, il 28% degli investimenti in R&S e il 25% dei ricercatori.

Per quanto riguarda il settore automotive, attorno allo Stabilimento Stellantis a Cassino, oggi principalmente destinato alla fabbricazione di vetture a marchio Alfa Romeo e Maserati, si è sviluppato e opera un tessuto di imprese automotive, principalmente PMI, specializzate nella fornitura di componentistica, che conta oltre 7.700 aziende con più di 30.000 addetti. Le strette relazioni di fornitura hanno permesso anche a queste aziende di commercializzare i propri prodotti all'estero, sia direttamente, sia verso altri stabilimenti Stellantis (Europa centro orientale, Turchia e Brasile). Il quadro delle imprese che compongono il settore automotive a livello regionale, infatti, se confrontato ad altre contesti italiani dove l'industria automobilistica è presente da tempo, appare molto più variegato e diversificato rispetto al rapporto tra OEMs e imprese fornitrici. Questo aspetto rende l'*automotive* regionale relativamente meno vulnerabile nel processo di transizione verso l'auto elettrica che sta investendo il settore della componentistica.

In questi settori la presenza di una ZLS che faccia leva sull'*hub* portuale di Civitavecchia rappresenta un fattore di accelerazione di investimenti di soggetti industriali, in primo luogo grandi imprese, che già sono sul territorio e, grazie alle condizioni maggiormente favorevoli di insediamento che nel perimetro della Zona Logistica Semplificata si verrebbero a determinare, di ulteriore attrattività per il territorio laziale.

Si tratta di comparti produttivi di eccellenza dominati dalla presenza di grandi imprese, anche appartenenti a grandi gruppi internazionali e multinazionali, che hanno una presenza sul territorio laziale che si è storicamente determinata in maggior misura in quelle aree nelle quali gli investimenti delle aziende, anche quelle di grande dimensione, possono essere agevolati.

La Carta degli Aiuti a Finalità Regionale approvata per il 2022-27, oltre a prevedere una maggiore estensione delle zone in cui è possibile riconoscere agevolazioni maggiori sugli investimenti delle imprese (cosiddette aree 107 3 C), è stata costruita in modo da ricomprendere in esse quasi tutti i territori che oggi ospitano la presenza di soggetti industriali in grado di cogliere le opportunità che la piattaforma STEP mette a disposizione.

La piattaforma STEP, infatti, crea un quadro di contesto più favorevole agli investimenti – suscettibili di essere realizzati più facilmente da imprese di grandi dimensioni – in settori ad alta intensità tecnologica. Il Lazio, per le caratteristiche del suo ecosistema dell'innovazione (eccellente sistema della ricerca, facilità di accesso a capitale umano con competenze avanzate, forte presenza industriale in settori strategici) si candida sia a stimolare investimenti in ambito STEP da parte di soggetti già presenti sul territorio sia ad attrarre nuovi insediamenti produttivi da parte di soggetti esteri.

In questo, una sostanziale sovrapposizione tra il perimetro della ZLS e le aree 107 3 C appare un elemento di ulteriore accelerazione e facilitazione degli investimenti delle imprese che si possono generare in ambito STEP, potendosi così aggiungere all'effetto incentivante dei contributi anche le semplificazioni e le agevolazioni fiscali previste per le Zone Logistiche Semplificate.

6.2 Il credito di imposta e gli aiuti di Stato

6.2.1 Il credito di imposta

Nell'ambito delle agevolazioni operanti per espressa previsione della normativa nazionale rientra il credito d'imposta. Con tale espressione si fa genericamente riferimento a quella categoria di crediti del contribuente verso l'ente impositore che derivano da versamenti non indebiti.

L'articolo 38 del Decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19 convertito, con modificazioni, dalla legge 29 aprile 2024, n. 56, recante "Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza

(PNRR)", ha istituito il nuovo Piano Transizione 5.0, introducendo un credito d'imposta per le imprese che effettuano nuovi investimenti, a decorrere dal 1° gennaio 2024 e fino al 31 dicembre 2025, destinati ad aziende ubicate nel territorio dello Stato, nell'ambito di progetti di innovazione. Si specifica che tale credito non è cumulabile. Con il decreto-legge 7 maggio 2024, n. 60, recante "Ulteriori disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione" (c.d. Decreto Coesione) si prevede per il 2024, il riconoscimento di un credito d'imposta in relazione agli investimenti effettuati nelle ZLS. In particolare, l'art. 13 del menzionato Decreto prevede che nelle zone logistiche semplificate, "limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, è concesso un contributo, sotto forma di credito d'imposta, nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027", in relazione agli investimenti in determinati beni strumentali, realizzati a decorrere dalla data di entrata in vigore del Decreto Coesione (e, cioè, dall'8 maggio 2024) e fino al 15 novembre 2024. La norma aggiunge che "si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 16, commi da 2 a 5", del DL Sud.

Il credito d'imposta per le ZLS è concesso "nel limite di spesa complessivo di 80 milioni di euro per l'anno 2024" e non trova applicazione nelle Regioni in cui è autorizzata una seconda ZLS.

Il Decreto 30 agosto 2024 "Modalità di accesso al credito d'imposta ZLS" detta la disciplina per la concessione del credito di imposta, di cui all'art. 13 del decreto-legge 7 maggio 2024, n. 60, limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'art. 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, così come individuate dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027.

Ai sensi dell'art. 3 comma 1 del Decreto 30 agosto 2024, sono agevolabili gli investimenti, facenti parte di un progetto di investimento iniziale come definito all'art. 2, punti 49, 50 e 51 del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, realizzati dall'8 maggio 2024 al 15 novembre 2024, relativi all'acquisto, anche mediante contratti di locazione finanziaria, di nuovi macchinari, impianti e attrezzature varie destinati a strutture produttive già esistenti o che vengono impiantate nella ZLS, nonché all'acquisto di terreni e all'acquisizione, alla realizzazione ovvero all'ampliamento di immobili strumentali agli investimenti ed effettivamente utilizzati per l'esercizio dell'attività nella struttura produttiva. Inoltre, fermo restando il limite di spesa di 80 milioni di euro per l'anno 2024, il credito d'imposta è commisurato alla quota del costo complessivo dei beni indicati nel comma 1, nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 100 milioni di euro. Per gli investimenti effettuati mediante contratti di locazione finanziaria, si assume il costo sostenuto dal locatore per l'acquisto dei beni al netto delle spese di manutenzione. Non sono agevolabili i progetti di investimento il cui costo complessivo sia inferiore a 200.000 euro.
Per la ZLS, i contributi erogati con il credito di imposta sono concessi, secondo quanto previsto dal Regolamento UE 651/2014, per progetti di investimento iniziali rispetto a una nuova attività[24] o di natura

[24] 66 Regolamento n. 651/2014 del 27 giugno 2014, articolo 2
49) «investimento iniziale»:
a) un investimento in attivi materiali e immateriali relativo alla creazione di un nuovo stabilimento, all'amplia mento della capacità di uno stabilimento esistente, alla diversificazione della produzione di uno stabilimento per ottenere prodotti mai fabbricati precedentemente o a un cambiamento fondamentale del processo produttivo complessivo di uno stabilimento esistente;
b) l'acquisizione di attivi appartenenti a uno stabilimento che sia stato chiuso o che sarebbe stato chiuso senza tale acquisizione e sia acquistato da un investitore che non ha relazioni con il venditore. Non rientra nella definizione la semplice acquisizione di quote di un'impresa;
50) «attività uguali o simili»: attività che rientrano nella stessa classe (codice numerico a quattro cifre) della classificazione statistica delle attività economiche NACE Rev. 2 di cui al Regolamento (CE) n. 1893/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che definisce la classificazione statistica delle attività economiche NACE Revisione 2 e modifica il Regolamento (CEE)

incrementale rispetto all'esistente eseguiti da piccole, medie e grandi imprese esistenti o che si insediano nelle aree assistite ammesse alle deroghe agli aiuti di Stato e come definite nella Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale.

Nelle aree "zona c" della Carta degli aiuti a finalità regionale del Lazio (vedi seguito) l'intensità massima di aiuto è la seguente:

Grandi aziende	Medie aziende	Piccole aziende
15%	25%	35%

Il credito di imposta è concesso:

- Per i progetti di investimento con costi ammissibili non superiori a 50 milioni di euro, entro i massimali di cui sopra e sono aumentati di 10 punti percentuali per le medie imprese e di 20 punti percentuali per le piccole imprese.
- Per i grandi progetti di investimento con costi ammissibili superiori a 50 milioni di euro, le intensità massime di aiuto per le grandi imprese si applicano anche alle piccole-medie imprese.

Sono ammissibili i costi per investimenti materiali e immateriali utilizzabili nello stabilimento beneficiario del credito di imposta, ubicato nella zona delle ZLS[25] Sono sempre esclusi dai benefici le imprese che si trovino in difficoltà finanziaria secondo la definizione adottata dalla Commissione Europea[26] o che operino nei settori:

- dell'industria siderurgica;
- dell'industria carbonifera;
- della costruzione navale;
- delle fibre sintetiche;
- dei trasporti e delle relative infrastrutture;
- della produzione e della distribuzione di energia e delle infrastrutture energetiche;
- dei settori creditizio, finanziario e assicurativo.

Per le imprese attive nel settore della produzione primaria di prodotti agricoli, nel settore della pesca e dell'acquacoltura e nel settore della trasformazione e della commercializzazione di prodotti agricoli e della pesca e dell'acquacoltura, che effettuano l'acquisizione di beni strumentali nuovi, gli aiuti sono concessi nei

n. 3037/90 del Consiglio nonché alcuni regolamenti (CE) relativi a settori statistici specifici.

51) «investimento iniziale a favore di una nuova attività economica»:

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

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

[25] Legge 28 dicembre 2015, n. 208, articolo 1, comma 99. Per le finalità (di attribuzione del credito di imposta), sono agevolabili gli investimenti, facenti parte di un progetto di investimento iniziale relativi all'acquisto, anche mediante contratti di locazione finanziaria, di macchinari, impianti e attrezzature varie destinati a strutture produttive già esistenti o che vengono impiantate nel territorio.

[26] Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà" di cui alla comunicazione della Commissione europea 2014/C 249/01 del 31 luglio 2014).

limiti e alle condizioni previsti dalla normativa europea in materia di aiuti di Stato nei settori agricolo, forestale e delle zone rurali e ittico[27].

Per usufruire del credito di imposta, le imprese che effettuano gli investimenti nelle aree ZLS dovranno comunicare tale investimento all'Agenzia delle Entrate e al Comitato di indirizzo della ZLS che ne verificherà il programma di realizzazione in conformità con il Piano di Sviluppo Strategico.

Il beneficiario può utilizzare il credito d'imposta maturato solo in compensazione ai sensi dell'art. 17 del D.lgs. n. 241/1997, presentando il modello F24 per via telematica all'Agenzia delle entrate.

6.2.2 Gli aiuti di Stato a finalità regionale

L'articolo 107, paragrafo 3, lettere a) e c) del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (T.F.U.E.), stabilisce che la Commissione può considerare compatibili con il mercato interno gli aiuti di Stato (incentivi e finanziamenti) destinati alle imprese, per sostenere lo sviluppo economico di determinate zone svantaggiate.

In base agli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2022-2027 (Comunicazione C(2021) 2594 del 19 aprile 2021), sono state disciplinate per il periodo 2022-2027 sia le condizioni per le quali gli aiuti a finalità regionale possono essere ritenuti compatibili con il mercato interno sia i criteri per individuare le zone svantaggiate. Tali zone sono state identificate in una Carta degli Aiuti a Finalità Regionale che lo Stato membro ha notificato a suo tempo alla Commissione Europea per l'approvazione. Con decisione C(2022)1545 final, del 18 marzo 2022 la Commissione europea ha approvato la modifica alla Carta aiuti a finalità regionale.

I comuni del Lazio classificati come zone svantaggiate e indicati ai sensi del Regolamento in parola "area c non predefinita" sono:

- zona 1, Viterbo: Acquapendente; Bolsena; Monte Romano; Montefiascone; San Lorenzo Nuovo; Tarquinia; Viterbo (in parte).
- zona 2, Viterbo: Castel Sant'Elia; Civita Castellana; Corchiano; Fabrica di Roma; Gallese;Nepi; Orte; Rieti: Accumoli; Amatrice; Antrodoco; Borbona; Borgo Velino; Cantalice; Casperia; Castel Sant'Angelo; Cittaducale; Cittareale; Collevecchio; Greccio; Leonessa; Magliano Sabina; Micigliano; Montasola; Montebuono; Posta; Rieti (in parte); Stimigliano; Tarano; Torri in Sabina; Vacone.
- zona 3, Frosinone: Anagni; Ceccano; Ferentino; Frosinone (in parte).
- zona 4, Latina: Aprilia; Cisterna di Latina; Latina (in parte).
- zona 5, Latina: Fondi; Formia; Gaeta; Itri.
- zona 6, Latina: Ponza; Ventotene.
- zona 7, Latina; Castelforte; Minturno; Santi Cosma e Damiano; Frosinone: Cassino; Piedimonte San Germano; San Vittore del Lazio; Sant'Ambrogio sul Garigliano; Sant'Andrea del Garigliano; Sant'Apollinare; Villa Santa Lucia.
- zona 8, Roma: Pomezia.
- zona 9, Roma: Guidonia Montecelio (in parte).
- zona 10, Roma: Civitavecchia.

Aiuti in *de minimis*

Il Regolamento vigente che disciplina gli aiuti in *de minimis*[28] nei settori diversi dalla produzione primaria di prodotti agricoli, nel settore della pesca e dell'acquacoltura, stabilisce che l'aiuto è concesso sotto forma di contributo a fondo perduto, prestito agevolato o garanzia e l'ammontare massimo del contributo è di 300.000 euro per ciascuna impresa, per un periodo di tre anni. Gli aiuti in *de minimis* non sono cumulabili

[27] L'articolo 1, commi da 98 a 108, della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Legge di Stabilità 2016) come citato nella Circolare n. 12 /E de 13 aprile /2017.
[28] Regolamento della comunita' Europea 13/12/2023, n. 2023/2831/UE

con altri aiuti di Stato concessi per gli stessi costi ammissibili o con aiuti di Stato relativi alla stessa misura di finanziamento del rischio se tale cumulo comporta il superamento dell'intensità di aiuto o dell'importo di aiuto più elevati fissati in un Regolamento d'esenzione per categoria o in una decisione adottata dalla Commissione.

Aiuti in esenzione

Il Regolamento vigente che disciplina gli aiuti in esenzione nei settori diversi dalla produzione primaria di prodotti agricoli, nel settore della pesca e dell'acquacoltura stabilisce che l'aiuto è concesso sotto forma di contributo a fondo perduto, prestito agevolato o garanzia ed il contributo richiesto da ciascun beneficiario deve rispettare le intensità di aiuto e i costi ammissibili previsti.

Gli aiuti in esenzione non possono essere cumulati con aiuti in *de minimis* relativamente agli stessi costi ammissibili se tale cumulo porta a un'intensità di aiuto superiore ai livelli stabiliti o con altri aiuti in esenzione che insistono sui medesimi costi sempre nei limiti dell'intensità di aiuto prevista.

6.3 Le agevolazioni doganali

Nell'ambito delle misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale introdotte dal D.l. n. 76 del 16 luglio 2020 (c.d. decreto Semplificazioni), sono state introdotte alcune semplificazioni al quadro normativo applicabile alle ZLS e tra queste la possibilità di istituire delle zone franche doganali intercluse, ai sensi degli artt. 243 e ss. del Codice doganale dell'Unione (CDU, istituito dal Reg. UE n. 952/2013, del 9 ottobre 2013) e dei correlati regolamenti delegati e di esecuzione.

La lettura combinata delle disposizioni in materia, fa presumere che la perimetrazione delle zone franche doganali debba essere approvata con determinazione del Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, da adottare entro sessanta giorni dalla proposta[29].

"Dal punto di vista doganale, i vantaggi per le imprese consistono nella velocizzazione delle procedure e nelle agevolazioni doganali di natura sospensiva riguardanti, ad esempio, i dazi e l'IVA. Nel caso ad esempio di merci importate da Stati extra UE, fino al trasferimento della merce dall'area speciale verso un qualsiasi Stato UE (compreso quello nel cui territorio è situata la ZLS), il pagamento dei dazi all'importazione, delle tasse e delle misure di politica commerciale è sospeso mediante il vincolo della merce al regime di transito: dal momento dell'immissione in libera pratica in un determinato Paese membro, si applica l'obbligo del pagamento dei dazi, dell'IVA per destinazione (se la merce è introdotta per la prima volta in un Paese UE) e degli altri diritti fino a quel momento sospesi, pur se, come avviene in alcuni Paesi, con l'ulteriore agevolazione del differimento della loro riscossione dopo sei mesi, ad un tasso di interesse annuo ridotto. Il Codice Doganale dell'Unione (Reg. UE n. 952/2013 del 9 ottobre 2013) ha fatto venir meno la distinzione tra 'zone franche del tipo di controllo I' e 'zone franche del tipo di controllo II' e, pertanto, il nuovo assetto regolamentare fa sì che esclusivamente con Legge nazionale ciascun Paese membro possa designare come zone franche doganali (eventualmente istituite all'interno di ZLS) alcune porzioni del territorio doganale dell'Unione Europea, stabilendone la delimitazione geografica e regolamentandone i punti di entrata e uscita"[30]. A tale proposito,

[29] La nuova formulazione dell'art. 5, comma 1, lett. a-sexies) del D.l. n. 91/2017 a seguito della entrata in vigore del D.l. Semplificazioni, stabilisce l'obbligo di determinazione da parte dell''Agenzia delle Dogane, collegandolo ai piani di sviluppo strategico presentati nel 2019.

[30] "Le Zone Economiche Speciali: una straordinaria opportunità per il rilancio dell'economia in Italia", par. II - Le agevolazioni doganali e gli incentivi fiscali. 2017, Maurizio D'Amico.

l'Amministrazione regionale intende avviare un'interlocuzione con l'Agenzia per le dogane per stabilire i criteri di perimetrazione della zona doganale franca interclusa e definire le modalità di attivazione e gestione.

Come anche dichiarato dal documento programmatico "La Zona Logistica Semplificata del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale" di giugno 2020, l'istituzione di una zona franca aiuterebbe quindi le aziende insediate in una Zona Speciale a inserirsi meglio nelle catene globali del valore, rendendo più vantaggioso sia l'import di materie prime e componentistica provenienti da partner extra-europei, sia l'export di prodotti finiti o semilavorati. In particolare, l'istituzione di una zona franca doganale favorirebbe la promozione dello sviluppo economico nelle ZLS attraverso quei benefici tributari finalizzati ad attrarre investimenti esteri e rilanciare l'economia locale. L'istituzione delle zone franche consentirebbe di ottenere un duplice risultato: da un lato si assisterebbe all'ampliamento del commercio internazionale e si favorirebbe l'insediamento delle aziende nel territorio franco, dall'altro lato si agevolerebbe un'attività di controllo sul flusso di merci in entrata e in uscita.

6.4 Gli strumenti di promozione territoriale delle imprese

6.4.1 Contratti di sviluppo

Il Contratto di sviluppo, introdotto dal D.l. 25 giugno 2008, n. 112, ed operativo dal 2011, può rappresentare per la ZLS un fondamentale strumento agevolativo dedicato al sostegno di programmi di investimenti produttivi strategici ed innovativi di grandi dimensioni per rafforzare la struttura produttiva dei territori attraendo anche investimenti esteri.

La materia dei contratti di sviluppo, come riformata dal decreto 14 febbraio 2014, è disciplinata dal decreto 9 dicembre 2014 che stabilisce le modalità ed i criteri per la concessione delle agevolazioni e la realizzazione degli interventi di cui all'articolo 43 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 (attrazione degli investimenti e realizzazione di progetti di sviluppo di impresa rilevanti per il rafforzamento della struttura produttiva del Paese), in conformità alle disposizioni stabilite dal regolamento (UE) n. 651/2014 (GBER).

I programmi di sviluppo possono essere realizzati anche mediante il ricorso al contratto di rete e possono includere anche programmi di ricerca, sviluppo ed innovazione strettamente connessi e funzionali tra di loro.

La gestione dei contratti di sviluppo è affidata all'Agenzia Nazionale per l'Attrazione degli Investimenti e lo Sviluppo d'Impresa S.p.A. – Invitalia che opera sotto le direttive ed il controllo del Ministero dello Sviluppo Economico.

I soggetti coinvolti nel contratto di sviluppo sono l'impresa che propone il programma di sviluppo (soggetto proponente) responsabile della coerenza tecnica ed economica delle azioni perviste, le eventuali altre imprese che realizzano progetti di investimento previsti nel programma aderenti) ed i soggetti partecipanti agli eventuali progetti di ricerca, sviluppo e innovazione.

Le agevolazioni sono concesse, nei limiti delle vigenti norme in materia di aiuti di Stato, nelle seguenti forme, anche in combinazione tra loro:

a) finanziamento agevolato, nei limiti del 75% delle spese ammissibili;
b) contributo in conto interessi;
c) contributo in conto impianti;
d) contributo diretto alla spesa.

L'entità delle agevolazioni è determinata, sulla base della tipologia di progetto, dalla localizzazione dell'iniziativa e dalla dimensione di impresa. Dalla data di ammissione alle agevolazioni, i programmi di sviluppo devono essere avviati entro il termine massimo di sei mesi e devono essere conclusi entro trentasei mesi, fatti salvi tempi eventualmente più ristretti.

Nell'arco temporale degli ultimi sei anni sono stati cofinanziati dalla Regione Lazio 10 contratti di sviluppo per oltre 18 milioni di euro.

6.4.2 Accordi per l'innovazione

Il decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 8 marzo 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale del 16 maggio 2013, n. 113, regola, in applicazione dell'articolo 23, comma 3 del predetto decreto-legge n. 83 del 2012, le priorità, le forme e le intensità massime di aiuto concedibili nell'ambito del Fondo per la crescita sostenibile che ha finanziato anche gli Accordi di Innovazione.
Gli "Accordi per l'innovazione" si propongono di sostenere le imprese nell'implementazione di progetti R&S", finalizzati alla realizzazione di nuovi prodotti, servizi o processi, oppure al notevole miglioramento di quelli già esistenti, condizioni necessarie ad elevare la competitività delle imprese italiane nel medio–lungo periodo ed a favorire l'incremento dell'occupazione.

Tale agevolazione può essere richiesta da un'impresa, di qualsiasi dimensione, con almeno due bilanci approvati, che eserciti attività industriali, agroindustriali, artigiane o di servizi all'industria.

Gli Accordi per l'innovazione possono essere di due tipologie:

- contributo spesa: ossia un contributo diretto alla spesa per una percentuale minima pari al 20% dei costi e delle spese ammissibili (a cui si può aggiungere una quota variabile definita in relazione alle risorse finanziarie regionali disponibili);
- finanziamento agevolato: nel caso in cui sia previsto dall'Accordo, nel limite del 20% dei costi e delle spese ammissibili (a cui si può aggiungere una quota variabile definita in relazione alle risorse finanziarie regionali disponibili).

Le imprese proponenti possono presentare progetti anche in forma congiunta tra loro e/o con organismi di ricerca, fino a un numero massimo di cinque co-proponenti. In tali casi, i progetti devono essere realizzati mediante il ricorso allo strumento del contratto di rete o ad altre forme contrattuali di collaborazione quali, ad esempio, l'accordo di partenariato e il consorzio. Nel caso di progetti congiunti, si deve prevedere che ciascun proponente sostenga almeno il 10% dei costi complessivi ammissibili, se di grande dimensione, e almeno il 5% in tutti gli altri casi. I progetti presentati devono riguardare attività di ricerca industriale e di sviluppo sperimentale finalizzati alla realizzazione di servizi, processi o prodotti o al notevole miglioramento degli stessi.

Inoltre, i progetti di ricerca e sviluppo devono: prevedere spese e costi ammissibili non inferiori a 5 milioni di euro e non superiori a 40 milioni di euro; avere una durata non superiore a trentasei mesi; essere avviati successivamente alla presentazione della proposta progettuale al Ministero dello Sviluppo Economico.

Nell'arco temporale degli ultimi sei anni sono stati cofinanziati dalla Regione Lazio 81 accordi di innovazione per circa 17 milioni di euro.

6.5 Le opportunità per le imprese

Il quadro agevolativo fa riferimento al sistema più generale degli incentivi, includendo anche quelli di matrice nazionale cofinanziati con risorse regionali, in modo da poter massimizzare il risultato, anche al di là delle risorse regionali già disponibili. L'architettura agevolativa è verticale sulle imprese che gestiscono attività economica "*port related*" ed è strutturata in modo da poter soddisfare una domanda eterogenea in termini di: dimensione dell'investimento; settore di attività; tipologia di investitore; progetto e carattere dell'iniziativa. Gli incentivi saranno prioritariamente mirati a sostenere lo sviluppo di sistemi e sottosistemi

di impresa che in una logica di filiera consentano la valorizzazione e la riqualificazione delle preesistenze produttive locali e lo sviluppo di economie di specializzazione produttive dei luoghi, in coerenza con l'evoluzione della RIS3 regionale, in grado di portare alla realizzazione di prodotti innovativi, *green* e *digital*. Grazie all'uso congiunto ed integrato di diversi strumenti, tutti mirati a dare concreta attuazione alla strategia regionale che si basa sui fattori di sviluppo e che promuove le filiere industriali sia tradizionali che innovative e l'economia del mare, gli interventi sono definiti in stretta sinergia con il Governo centrale, sfruttando le opportunità offerte dalle misure agevolative già esistenti, di diretta competenza regionale ovvero declinando sul territorio quelle di matrice nazionale. Tali strumenti, integrati anche con quelli provenienti dalla Commissione Europea, sono ulteriormente potenziati nel momento in cui sarà possibile programmare ed allocare ulteriori risorse, come quelle della Politica di Coesione, del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, del Fondo per lo Sviluppo e Coesione (FSC)

6.5.2 Agevolazioni nazionali

6.5.2.1 Gli strumenti messi a disposizione da Cassa depositi e presiti

Finanziamenti agevolati per l'innovazione e la crescita

Descrizione dello strumento: lo strumento mette a disposizione, attraverso finanziamenti agevolati per l'innovazione (Fondo Rotativo Imprese), una provvista di medio-lungo termine a sostegno degli investimenti in ricerca in diversi settori quali industria sostenibile, agenda digitale, imprese sociali, contratti di filiera.

Destinatari: *start-up* innovative, imprese di ogni dimensione, centri di ricerca con personalità giuridica.

Agevolazioni: in collaborazione con il sistema bancario, lo strumento prevede la concessione di finanziamenti sui quali sono previste misure agevolative da parte dei Ministeri competenti. Di norma la parte di finanziamento agevolato copre il 50% del finanziamento, raggiungendo il 90% nei programmi di ricerca, sviluppo e innovazione. La restante parte del finanziamento è concessa da una banca a tasso di mercato. È possibile arrivare a coprire il 100% delle spese ammissibili richiedendo un ulteriore contributo a fondo perduto al Ministero competente. La durata del finanziamento può essere di massimo quindici anni, comprensivi del periodo di preammortamento.

Modalità di accesso: richiesta avanzata attraverso il portale CDP.

Finanziamenti agevolati per l'internazionalizzazione

Descrizione dello strumento: accompagnamento del percorso di crescita internazionale dell'impresa in paesi *extra*-UE con finanziamenti a tasso agevolato.

Destinatari: Tutte le imprese, in particolare PMI, e filiere produttive. *Agevolazioni:* lo strumento prevede finanziamenti a tassi agevolati grazie al Fondo 394/81, gestito da SIMEST in convenzione con il MAECI, a supporto della sostenibilità, della digitalizzazione delle filiere produttive e della crescita per azioni quali l'apertura di strutture commerciali all'estero, la partecipazione a fiere ed eventi internazionali, lo sviluppo del commercio elettronico in Paesi esteri, l'inserimento di Temporary Manager, gli investimenti per la transizione digitale ed ecologica e per la competitività internazionale, le consulenze per lo sviluppo sui mercati esteri e l'ottenimento di certificazioni di prodotto, sostenibilità e innovazione tecnologica e di brevetti per la tutela di diritti di proprietà intellettuale.

Modalità di accesso: richiesta avanzata attraverso il sito simest.it.

Finanziamenti a medio-lungo termine

Descrizione dello strumento: finanziamenti a medio-lungo termine, anche in forma di emissione obbligazionaria, in collaborazione con il sistema bancario e la BEI e con la garanzia del fondo InvestEU.

Destinatari: medie e grandi imprese.

Agevolazioni: lo strumento finanzia gli investimenti per promuovere le nuove tecnologie volte all'ottimizzazione dei processi e l'industria 4.0, la transizione energetica, l'efficientamento energetico, i programmi di crescita e sviluppo aziendale, l'economa circolare e l'utilizzo sostenibile ed efficiente delle risorse naturali, i progetti di crescita nei paesi in via di sviluppo e nelle economie emergenti, infrastrutture, tutte le fasi di crescita internazionale che possono essere agevolate anche dalle garanzie e dagli strumenti *equity*.

Modalità di accesso: richiesta avanzata attraverso il portale CDP.

Factoring

Descrizione dello strumento: il *factoring* consente alle imprese di acquisire liquidità attraverso la cessione di crediti commerciali maturati nei confronti dei debitori. Rende inoltre possibile mantenere o trasferire il rischio di insolvenza, incassare il valore nominale del credito alla data di scadenza e affidare il recupero dei crediti non incassati. Questo permette di ottenere sia una maggiore disponibilità di risorse finanziarie sia un concreto supporto relativamente gestione amministrativa del ciclo del credito nella sua interezza.

Destinatari: imprese di ogni dimensione.

Agevolazioni: il *reverse factoring* consente alle aziende fornitrici di cedere i loro crediti e ricevere un'anticipazione di crediti commerciali fino al 100%. Gli accordi di *reverse factoring* supportano quindi la filiera produttiva, sia facilitando l'accesso al credito sia ottimizzando i flussi di pagamento. Inoltre, il *trade finance* consente all'impresa di offrire dilazioni di pagamento competitive ai clienti esteri proteggendosi dall'eventualità di un mancato incasso e ottenendo liquidità immediata attraverso la cessione *pro-soluto* dei crediti assicurati.

Modalità di accesso: richiesta avanzata attraverso il portale CDP.

6.5.2.2 Gli strumenti messi a disposizione da Invitalia

Di seguito, si rappresentano gli strumenti promossi da Invitalia che possono avere un riflesso in ambito ZLS.

ON – Oltre Nuove imprese a tasso zero

Descrizione dello strumento: lo strumento è volto a supportare la nuova imprenditorialità in tutto il territorio nazionale attraverso la creazione di micro e piccole imprese competitive che abbiano una partecipazione giovanile o femminile prevalente o totale. Inoltre, lo strumento intende sostenere lo sviluppo di tali imprese attraverso migliori condizioni per l'accesso al credito.

Destinatari: microimprese e PMI localizzate su tutto il territorio nazionale, la cui compagine societaria sia costituita per oltre la metà numerica dei soci e di quote di partecipazione da soggetti di età compresa tra i 18 e i 35 anni o da donne Accedono al finanziamento le imprese costituite entro i 5 anni precedenti con regole e modalità differenti a seconda che si tratti imprese costituite da non più di 3 anni o da imprese costituite da almeno 3 anni e da non più di 5. Anche le persone fisiche possono presentare domanda di finanziamento, con l'impegno di costituire la società dopo l'eventuale ammissione alle agevolazioni.

Agevolazioni: Le agevolazioni prevedono un mix di finanziamento a tasso zero e contributo a fondo perduto per progetti d'impresa con spese fino a 3 milioni di euro, che può coprire fino al 90% delle spese

totali ammissibili.

Modalità di accesso: la domanda si presenta solo *on line*

Smart&Start Italia

Descrizione dello strumento: strumento agevolativo per piani di impresa, con spese e/o costi ammissibili compresi tra 100mila e 1,5 milioni di euro, con una delle seguenti caratteristiche: i) sviluppo di prodotti, servizi o soluzioni nel campo dell'economia digitale; ii) significativo contenuto tecnologico e innovativo; iii) valorizzazione economica dei risultati del sistema della ricerca pubblica e privata (*spin off* da ricerca).

Destinatari: *start-up* innovative di piccola dimensione costituite da non più di sessanta mesi o in fase di costituzione e imprese straniere localizzate su tutto il territorio nazionale.

Agevolazioni: finanziamento a tasso zero, senza alcuna garanzia, a copertura dell'80% delle spese ammissibili. Questa percentuale può salire al 90% se la startup è costituita interamente da donne e/o da giovani sotto i 36 anni, oppure se tra i soci sia presente almeno un esperto, in possesso di titolo di dottore di ricerca o equivalente da non più di 6 anni e impegnato stabilmente all'estero in attività di ricerca o didattica da almeno un triennio. Oltre al finanziamento agevolato è previsto un tutoraggio tecnico-gestionale per le startup innovative costituite da meno di 12 mesi dalla presentazione della domanda.

Modalità di accesso: la domanda si presenta solo *online* sulla piattaforma di Invitalia.

Normativa: Decreto Ministero dello sviluppo economico 24 settembre 2014 – *Smart* & *Start* Italia; Decreto Ministero dello Sviluppo Economico 9 agosto 2017; Decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 (art. 25) – *Start-up* innovative; DM 11 maggio 2023 - Rifinanziamento Smart&Start Italia con risorse del Programma Nazionale "Ricerca, Innovazione e Competitività 2021-2027"

BREVETTI+ 2024

Descrizione dello strumento: Brevetti+ è l'incentivo per la valorizzazione economica dei brevetti, promosso dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy e gestito da Invitalia.

Destinatari: micro, piccole e medie imprese

Agevolazioni: Brevetti+ punta a valorizzare i brevetti in termini di redditività, produttività e sviluppo di mercato attraverso l'acquisto dei seguenti servizi specialistici: progettazione, ingegnerizzazione e industrializzazione; organizzazione e sviluppo; trasferimento tecnologico. Le agevolazioni consistono in un contributo a fondo perduto fino a un massimo di 140.000 euro, che non può superare l'80% dei costi ammissibili. Gli incentivi sono concessi nel regime *de minimis.*

6.5.2.3 Gli altri strumenti a valenza nazionale

Di seguito, si rappresentano gli strumenti promossi da altre Agenzie o Ministeri che possono avere un riflesso in ambito ZLS.

PMI Investimenti in macchinari, impianti, *software* Beni Strumentali – Nuova Sabatini

Descrizione dello strumento: lo strumento prevede sostegno agli investimenti per l'acquisto o l'acquisizione in *leasing* di attrezzature, impianti, macchinari, beni strumentali a uso produttivo, *hardware*, *software* e tecnologie digitali. Non essendo ammesso il finanziamento di componenti o parti di macchinari e della correlazione dei beni oggetto dell'agevolazione all'attività produttiva svolta dall'impresa, gli investimenti devono soddisfare il requisito dell'autonomia funzionale dei beni.

Destinatari: microimprese e PMI operanti sul territorio nazionale in tutti i settori produttivi, salvo attività finanziarie, assicurative e connesse all'esportazione e per gli interventi subordinati all'impiego preferenziale di prodotti interni rispetto ai prodotti di importazione.

Agevolazioni: l'agevolazione si compone di una concessione da parte di banche e intermediari finanziari, aderenti all'*Addendum* alla convenzione tra il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, l'Associazione Bancaria Italiana e Cassa depositi e prestiti S.p.A., di finanziamenti per sostenere gli investimenti previsti dalla misura, nonché di un contributo da parte del Ministero dello sviluppo economico rapportato agli interessi sui predetti finanziamenti. Il finanziamento, che può essere assistito dalla garanzia del "Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese" fino all'80% dell'ammontare del finanziamento stesso, deve essere di importo compreso tra 20.000 euro e 4 milioni di euro, interamente utilizzato per coprire gli investimenti ammissibili e di durata non superiore a cinque anni. Il contributo del Ministero è un contributo il cui ammontare è determinato in misura pari al valore degli interessi calcolati su un finanziamento della durata di cinque anni e di importo uguale all'investimento, ad un tasso d'interesse annuo pari al 2,75% per gli investimenti ordinari, al 3,575% per gli investimenti in tecnologie digitali e in sistemi di tracciamento e pesatura dei rifiuti (investimenti in tecnologie cd. "Industria 4.0") al 3,575% per gli investimenti green (in relazione a domande presentate a partire dal 1° gennaio 2023). Il contributo del Ministero, per le PMI impegnate in processi di capitalizzazione che intendono realizzare un programma di investimento, ai sensi dell'articolo 21, del decreto-legge n. 34/2019, è un contributo in conto impianti il cui ammontare è determinato in misura pari al valore degli interessi calcolati, in via convenzionale, su un finanziamento della durata di cinque anni e di importo uguale all'investimento, ad un tasso d'interesse annuo pari al: 5% per le micro e piccole imprese; al 3,575% per le medie imprese *Modalità di accesso*: domanda presso la banca o l'intermediario finanziario a cui si richiede il finanziamento attestando il possesso dei requisiti e l'aderenza degli investimenti alle previsioni di legge

Normativa: articolo 2 del Decreto Legge 21 giugno 2013, n.69; Decreto Interministeriale 25 gennaio 2016; Circolare direttoriale 14036 del 15 febbraio 2017 e ss.mm.ii; Legge 30 dicembre 2020, n. 178; Circolare direttoriale 22 luglio 2024, n. 1115; Decreto Interministeriale 19 gennaio 2024, n. 43.

Fondo di garanzia per piccole e medie imprese

Descrizione dello strumento: lo strumento, rilasciando garanzie dirette (a banche e intermediari finanziari) e controgaranzie (a confidi e altri fondi di garanzia), sostiene l'accesso al credito delle piccole e medie imprese.

Destinatari: piccole e medie imprese e professionisti operanti su tutto il territorio nazionale e in tutti i settori di attività economica (con esclusione del settore finanziario e assicurativo e con alcune limitazioni per il settore agricolo, della pesca e dell'acquacoltura). Le imprese devono essere valutate come economicamente e finanziariamente sane. Sono ammissibili alla garanzia del fondo tutte le operazioni finanziarie riferite all'attività di impresa (finanziamento di investimenti, di capitale circolante, di liquidità, *leasing*, *mini bond*, ecc.).

Agevolazioni: l'aiuto sotteso alla garanzia pubblica può essere concesso ai sensi e nei limiti del Regolamento generale *de minimis* (dunque, fino a 300.000 euro per impresa unica) nonché ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento (UE) n. 651/2014 (intensità di aiuto fino al 20 % dei costi ammissibili, nel caso di piccole imprese, ovvero al 10 % nel caso di medie imprese).

Modalità di accesso: l'accesso è intermediato dalla banca finanziatrice o dal confidi richiedente. La richiesta di accesso al Fondo è, dunque, presentata alla banca e al confidi. Gestore: Raggruppamento Temporaneo di Impresa con Banca del Mezzogiorno-MedioCredito Centrale S.p.A. in qualità di mandatario.

Normativa: Legge 23 dicembre 1996, n. 662 (art. 2, co. 100, lett. a) Legge 7 agosto 1997, n. 266 (art.

15); Decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy del 2 agosto 2023 - Fondo di Garanzia. Approvazione modifiche e integrazioni delle condizioni di ammissibilità e delle disposizioni di carattere generale.

Finanziamenti agevolati a PMI vittime di mancati pagamenti

Descrizione dello strumento: lo strumento intende ripristinare la liquidità delle PMI in situazione di potenziale crisi di liquidità in quanto vittime di mancati pagamenti da parte di imprese debitrici imputate per estorsione, truffa, insolvenza fraudolenta o false comunicazioni sociali.

Destinatari: microimprese e PMI localizzate su tutto il territorio nazionale e operanti in tutti i settori produttivi che risultano parti offese in un procedimento penale a carico di imprese debitrici in corso alla data di presentazione della domanda di accesso al Fondo.

Agevolazioni: finanziamento a tasso zero di importo non superiore a 500.000 euro e non superiore alla somma dei crediti vantati dall'impresa richiedente nei confronti delle imprese debitrici imputate alla data di presentazione della domanda, in ogni caso nei limiti dei massimali di importo previsti dai Regolamenti *de minimis* n. 1407/2013, n.1408/2013 e n. 717/2014. È necessaria la capacità di rimborso del finanziamento agevolato e che il rapporto tra patrimonio netto e totale dell'attivo non sia inferiore al 5%.

Normativa: Legge di stabilità 2016 - articolo 1, commi 199-202; art. 60-bis della Legge n. 96/2017, di modifica dell'art. 1, comma 200 della Legge n. 208/2015; Decreto interministeriale 17 ottobre 2016; Circolare direttoriale 22 dicembre 2016 n. 127554, come modificata dalla Circolare 20 luglio 2017, n. 3203 145.

6.5.3 Agevolazioni regionali

Di seguito, sono analizzati gli aiuti e i finanziamenti erogati dalla Regione Lazio nel periodo 2021- 2027 a valere sui fondi strutturali della politica di coesione e che fanno registrare un buon grado di attinenza con i settori ed i campi di intervento previsti per la Zona Logistica Semplificata.

In via preliminare giova ricordare che l'orizzonte strategico e temporale della ZLS si sviluppa in un arco temporale di 14 anni estensibile per ulteriori 7 anni, e sarà quindi interessata dal periodo di programmazione dei fondi 2021-2027 e da quelli successivi 2028-2034.

Per la ZLS non si tratta di dare vita a nuovi strumenti agevolativi riservati alle imprese localizzate nelle aree interessate, quanto di rendere disponibile ulteriore finanza pubblica agli strumenti già attivi, e ove possibile individuando riserve e priorità per gli investimenti da realizzare nei territori ZLS. Gli aiuti e gli incentivi previsti per le imprese della ZLS saranno destinati secondo modi e forme stabiliti nelle disposizioni e negli avvisi e comunque nel rispetto delle regole degli aiuti di Stato.

L'uso congiunto ed integrato di diversi fondi e dei diversi strumenti consente la concentrazione spaziale e tematica delle risorse che rappresentano una condizione essenziale per dare efficacia alla finanza, così da attuare concretamente la strategia regionale. Gli aiuti e gli incentivi dovranno essere definiti in stretta sinergia con quelli messi in campo dalle amministrazioni centrali, così da accrescere l'impatto generato dal calibrato *mix* di misure agevolative a regia regionale, nazionale o comunitaria.

6.5.3.1 Contributi a fondo perduto

APEA - Aree produttive ecologicamente attrezzate (avviso chiuso, in gestione)

Descrizione dello strumento: contributi a fondo perduto per la valorizzazione delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA).

Destinatari: imprese aderenti all'APEA al momento della concessione definitiva e soggetti che hanno aderito ad un progetto di APEA, per il quale sia stato richiesto formalmente il riconoscimento.

Agevolazioni: sostegno ad investimenti finalizzati alla riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di gas climalteranti e alla riduzione degli altri impatti ambientali dei processi produttivi che riguardano investimenti per l'efficienza energetica, la produzione di energia da fonti rinnovabili, destinata all'autoconsumo, la riduzione di emissioni inquinanti, il risparmio ed il riciclo dell'acqua all'interno del ciclo produttivo o per l'utilizzo delle acque reflue industriali. Tra le finalità di tali investimenti rientrano anche la trasformazione dei residui di lavorazione in prodotti e sottoprodotti, l'utilizzo di sottoprodotti di altre imprese o materiale utilizzato o riutilizzato nel proprio ciclo produttivo in luogo di materie prime convenzionali, la preparazione al riutilizzo o il riciclaggio di determinati rifiuti speciali (*c.d. End of Waste*) per imprese già autorizzate al trattamento di tali tipologie di rifiuti speciali e la riduzione di altri impatti ambientali dei sistemi produttivi. Tale priorità di finanziamento, ha avuto una dotazione finanziaria di 11.000.000,00 euro a valere sulle risorse del POR FESR 2014-2020. Le risorse sono concesse, di norma, in regime *de minimis*, sotto forma di contributo a fondo perduto nella misura del 50% delle spese ammesse. In alternativa il contributo a fondo perduto può essere richiesto come aiuto, o più aiuti in esenzione ai sensi del Regolamento Generale di esenzione per categoria[31].

Modalità di accesso: presentazione di progettualità a valere sul POR FESR 2014-2020.

Normativa: POR FESR 2014-2020.

ISF2022 – Innovazione sostantivo femminile – sostegno alle imprese femminili (avviso chiuso, in gestione)

Descrizione dello strumento: sostegno ad investimenti per promuovere e valorizzare il capitale umano femminile sostenendo lo sviluppo di MPMI Femminili, in particolare favorendone i percorsi di innovazione mediante soluzioni ICT, in coerenza con la "Smart Specialization Strategy (S3)" regionale.

Destinatari: MPMI femminili in forma singola con sede operativa nel Lazio.

Agevolazioni: l'avviso ha una dotazione di 3.000.000,00 di euro a valere sulle risorse del PR FESR 2021-2027. Una quota del 20% della dotazione (600.000 euro) è riservata alle MPMI Femminili con sede operativa in uno dei Comuni ricadenti nelle Aree di Crisi Complessa della Regione Lazio. Il contributo è concesso a titolo di De Minimis, a fondo perduto e nella percentuale compresa fra il 50% e il 70% dell'importo complessivo del Progetto. Il contributo concesso non può superare l'importo di 30.000,00 euro.

Modalità di accesso: presentazione di progettualità a valere sul PR FESR 2021-2027.

Normativa: PR FESR 2021-2027.

Efficienza energetica e Rinnovabili per le imprese (avviso aperto)

Descrizione dello strumento: sostegno alla realizzazione da parte delle imprese del Lazio di investimenti per il risparmio energetico e per la produzione di energia da fonti rinnovabili. Sono sostenuti progetti che includono necessariamente investimenti per l'efficienza energetica distinti in due tipologie: 1) investimenti per l'efficienza energetica degli edifici; 2) investimenti per l'efficienza energetica nei processi produttivi. Tali investimenti possono essere affiancati da investimenti per l'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili.

[31] Regolamento (UE) n. 651/2014 che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato.

Destinatari: PMI e Grandi imprese con sede operativa nel Lazio che abbiano registrato nell'unità produttiva in cui realizzare l'investimento consumi di energia primaria non inferiori a 60 MWh/anno per il 2023.

Agevolazioni: l'avviso ha una dotazione di 40 milioni di euro di cui 20 milioni sull'obiettivo specifico 2.1 – promuove l'efficienza energetica e 20 milioni sull'obiettivo specifico 2.2 – promuovere le energie rinnovabili. Ogni progetto deve determinare una riduzione di almeno il 30% delle emissioni dirette ed indirette di gas ad effetto serra. Gli investimenti inclusi nel progetto devono risultare da una diagnosi energetica ex ante ed essere confermati da una relazione tecnica ex post. L'agevolazione è un contributo a fondo perduto erogato ai sensi del Regolamento Generale di Esenzione (RGE) e, con riferimento ad alcune specifiche spese, del Regolamento De Minimis. Ogni progetto deve essere di importo non inferiore a euro 150.000,00 con un contributo massimo di 2 milioni di euro.

Modalità di accesso: presentazione di progettualità a valere sul PR FESR 2021-2027.

Normativa: PR FESR 2021-2027.

Investimenti produttivi rilevanti delle PMI (avviso di prossima pubblicazione)

Descrizione dello strumento: sostegno ai progetti di investimento da parte delle imprese del territorio nonché attrazione sul territorio di investimenti da parte di imprese non operanti nella regione. Come stabilito nel PR 2021-2027 le sovvenzioni devono essere riservate a investimenti produttivi rilevanti (nuovo insediamento, ampliamento, cambiamento rilevante, diversificazione), facendo leva su maggiori intensità di aiuto consentite per gli aiuti regionali 2022 e con un focus sull'industrializzazione dei risultati della ricerca finanziata. Si tratta di investimenti con un maggiore potenziale di crescita, ma difficilmente valutabili dal sistema bancario, soprattutto se realizzati da startup innovative o di importo rilevante rispetto ai dati di bilanci storici.

Destinatari: PMI che hanno o intendono aprire sede operativa nel Lazio. Ammissibili le imprese operanti in tutti i settori con l'esclusione di quelle operanti in talune attività ritenute significativamente dannose per l'ambiente.

Agevolazioni: contributo a fondo perduto, riconosciuto ai sensi degli articoli 14 e 17 del Reg. (UE) 651/2014 (nuovo insediamento, ampliamento, cambiamento rilevante e diversificazione), nonché – ove opportuno – in applicazione del regime "De Minimis". Ammissibili progetti che prevedono investimenti in attivi materiali e immateriali da localizzare nel territorio del Lazio. Dotazione di 30 milioni di euro - obiettivo specifico 1.3 "Rafforzare la crescita sostenibile e la competitività delle PMI e la creazione di posti di lavoro nelle PMI, anche grazie agli investimenti produttivi".

Modalità di accesso: presentazione di progettualità a valere sul PR FESR 2021-2027.

Normativa: PR FESR 2021-2027.

Sostegno alla creazione e al consolidamento di *start-up* innovative ad alta intensità di applicazione di conoscenza e alle iniziative di *spin- off* della ricerca in ambiti in linea con le Strategie di specializzazione intelligente (avviso aperto)

Descrizione dello strumento: promozione della creazione di *start-up* innovative, come definite dalla Legge n. 221/2012, e sostegno alle loro prime fasi di avviamento (cd. *pre-seed*) al fine di renderle interessanti per il mercato del capitale di rischio e consentire loro di reperire la finanza necessaria per consolidare l'idea di *business*. Inoltre, lo strumento intende promuovere il rafforzamento del legame tra il mondo della ricerca regionale e le imprese, attraverso la promozione di *spin-off* della ricerca che, insieme alle *start-up*,

costituiscono un volano per la crescita economica e l'occupazione, specie quella giovanile e di alto profilo, nei settori ad alta tecnologia.

Destinatari: start-up innovative (ex. D.l. 179/2012), anche non ancora costituite al momento della presentazione della Domanda.

Agevolazioni: Avviso pubblico *Pre Seed-Plus* - la dotazione finanziaria ammonta a 5 milioni di euro. Sono ammissibili a contributo le spese necessarie a realizzare il Piano di Attività e funzionali al Progetto di Avviamento, riconducibili alle Voci di Costo di seguito elencate:

1. investimenti, vale a dire acquisti di beni materiali ed immateriali strumentali e a utilità pluriennale;
2. costi per l'acquisto di servizi di consulenza specialistica (legale, fiscale, marketing, etc.) di natura non routinaria e finalizzati allo sviluppo e all'implementazione del Progetto, inclusi gli eventuali servizi di certificazione di qualità, per la redazione e il consolidamento del business plan e la validazione dell'investment readiness;
3. costo del personale diverso dai soci o amministratori9 e assunto successivamente alla data di presentazione della Domanda, nel limite massimo del 40% del totale delle Spese Ammissibili;
4. altre Spese Ammissibili.

Modalità di accesso: presentazione di progettualità a valere su POR FESR.

Normativa: POR FESR.

6.5.3.2 Finanziamenti

La Regione Lazio ha istituito un fondo di fondi ("FONDO DI PARTECIPAZIONE") per l'attivazione di aiuti alle PMI laziali sotto forma di strumenti finanziari sia nella programmazione 2014/2020, nell'ambito della quale, per es. per fronteggiare la crisi COVID19, è stata attivata la sezione PRONTO CASSA finanziata massicciamente anche con le risorse di CDP, che per la programmazione 2021/2027.

Il fondo di fondi consta di due macroaree: FARE CREDITO e FARE VENTURE.

Sezione FARE Credito

Con riferimento alla programmazione 2014-2020 sono stati stanziati complessivamente 528.284.832 (ivi compresi i 255 milioni conferiti da CDP per l'emergenza COVID19) articolati nelle varie sezioni:

- FRPC (credito fino a 50Keuro);
- Fondi di riassicurazione delle garanzie dei confidi;
- Fondo di garanzia *equity*.

I predetti fondi sono affidati ad un gestore, intermediario finanziario RTI ARTIGIANCASSA-MCC a seguito di svolgimento di procedura di evidenza pubblica. Allo stato attuale sono in esecuzione i piani di ammortamento scaturiti dai contratti di finanziamento. Per il dettaglio si rinvia alla Deliberazione Giunta n. 40 del 08/02/2022

Con riferimento alla programmazione 2021-2027 (DDGGRR n. 234 del 30/04/2021 - 15 febbraio 2022, n. 52 minibond - 9 novembre 2022, n. 1053 patrimonializzazione, Deliberazione Giunta n. 879 del 11/12/2023 piccolo credito risorse POC - Deliberazione Giunta n. 628 del 13/10/2023 SECONDO SPORTELLO FONDO FUTURO RISORSE PR21-27), la strumentazione a sostegno dell'accesso al credito include un ampio ventaglio di strumenti, che consente di dare risposte alle diverse esigenze di credito delle imprese del territorio:

- NUOVO FONDO FUTURO
- NUOVO FONDO PICCOLO CREDITO
- FONDO PER LA PATRIMONIALIZZAZIONE DELLE PMI
- FONDO MINIBOND

Allo stato il contributo del programma operativo rispetto alla fonte di finanziamento prevede i seguenti importi:

FONTE	Contributo Programma Operativo (euro)
PR FESR 2021- 2027	50.000.000
	10.000.000
	10.000.000
TOTALE PR FESR 2021-2027	**70.000.000**
TOTALE POC LAZIO 2014-2020	**47.000.000,00**
	117.000.000

Di seguito si ripota il dettaglio di ciascuno strumento[32]:

- Nuovo Fondo Futuro (NFF), in sostanziale continuità con l'analogo strumento finanziario attivato nel contesto della Programmazione UE 2014-2020 in coerenza con la Valutazione ex ante 2017, ex art. 37 del Reg. (UE) n. 1303/2013, ha l'obiettivo di sostenere le microimprese, per contrastare l'economia sommersa e sostenere la nuova occupabilità, l'autoimpiego e l'inclusione di lavoratrici e lavoratori con contratti atipici.
  A tal fine il NFF finanzia progetti di investimento finalizzati a promuovere l'autoimpiego e l'autoimprenditorialità tramite il sostegno finanziario all'avvio di nuove imprese o progetti per la realizzazione di nuovi investimenti da parte di imprese già esistenti. Il NFF è sostenuto dal FSE ed è finalizzato alla concessione diretta di prestiti a microimprese, anche non ancora costituite al momento della presentazione della domanda, che hanno difficoltà di accesso ai canali ordinari di credito.
  In presenza di specifiche condizioni può essere previsto l'abbinamento ad una sovvenzione in forma di abbuono delle ultime rate di rimborso del prestito.
  I prestiti saranno concessi a fronte della presentazione di specifiche domande, nei termini e con le modalità previste nell'avviso che sarà pubblicato sul BURL e i cui contenuti dovranno essere coerenti con quanto indicato negli atti necessari ad attivare lo strumento.

- Il Nuovo Fondo Piccolo Credito (NFPC), in sostanziale continuità con l'analogo strumento finanziario attivato nel contesto della Programmazione UE 2014-2020, ha l'obiettivo di contribuire a ridurre il fallimento del mercato del credito nella regione Lazio, individuato in sede di Valutazione ex ante 2016, ex art. 37 del Reg. (UE) n. 1303/2013, relativo alla tendenza all'esclusione delle PMI con fabbisogni limitati dal credito bancario, per assenza di marginalità su prestiti di importo contenuto.
  Il NFPC è sostenuto dal FESR ed è finalizzato alla concessione diretta di prestiti a imprese già costituite e con storia finanziaria, che hanno difficoltà nell'accesso al credito in quanto hanno fabbisogni di entità contenuta (tema del "cost to serve" per il sistema bancario).
  C'è ampio consenso sul fatto che la crisi economica dovuta alla pandemia di Covid-19 possa ulteriormente accentuare la ricerca di marginalità da parte delle banche commerciali i cui conti, terminati gli effetti degli interventi pubblici emergenziali a favore del credito, non potranno che riflettere la crisi.
  Il NFPC si differenzia dalle iniziative di microcredito in quanto tali iniziative riguardano la sfera della promozione dell'autoimprenditorialità e di inclusione sociale (sostenute dal Fondo Sociale europeo) anche con riferimento a soggetti potenzialmente non finanziabili dal sistema bancario per carenze di merito creditizio o senza storia finanziaria, mentre il NFPC punta a sostenere soggetti non finanziati per elementi riconducibili prevalentemente a una ridotta redditività dei prestiti per il sistema bancario e non a carenze soggettive. Per maggiori dettagli si rinvia alla DGR 234/2021.

[32] https://www.farelazio.it/

- Il Fondo Patrimonializzazione PMI Lazio (FPPMI) è uno strumento che interviene con l'obiettivo ultimo di rafforzare le imprese del territorio a sostegno dello sviluppo e della ripresa, per uscire dalla crisi che si sta attraversando a seguito della pandemia di Covid -19.
  Il tessuto imprenditoriale regionale è infatti storicamente caratterizzato da un basso livello di patrimonializzazione, che impatta negativamente sul merito di credito. Inoltre, le perdite subite dalle imprese per effetto della crisi economica dovuta alla pandemia non potranno che incidere negativamente sul loro patrimonio netto, con ulteriore impatto sul merito di credito e sulla possibilità di far fronte agli sforzi finanziari necessari alla ripresa.
  Al fine di incentivare interventi di rafforzamento patrimoniale dell'impresa da parte dei soci privati, lo strumento finanziario eroga prestiti a fronte di aumenti di capitale sottoscritti e versati dai soci esistenti o da nuovi soci.

- Fondo MINIBOND[33] (vedi dettagli in DGR 52/2022), Il FGM è finalizzato fornire il cash collateral a supporto della realizzazione dell'operazione di Basket Bond Lazio a sostegno dell'accesso delle PMI del Lazio a fonti finanziarie alternative al credito bancario. In particolare, l'operazione Basket Bond Lazio è destinata a PMI con fatturato non inferiore a 5 milioni di euro, che rispettino specifici indicatori di bilancio, siano dotate di rating non inferiore a BB- e siano valutate positivamente dagli investitori. Non vi sono vincoli di importo minimo e massimo sul singolo minibond emesso dalle PMI ma l'importo medio non può superare i 4 milioni di euro, con un margine di tolleranza del 20%, con riferimento all'intero portafoglio. I minibond devono essere finalizzati a copertura del fabbisogno per investimenti, con eventuale quota a sostegno del circolante ad essi funzionale entro un massimo del 30%, possono avere scadenza massima di 7 anni e preammortamento massimo 24 mesi. Il tasso di interesse applicato ai minibond è fisso o variabile ed è determinato in base al merito di credito e alle condizioni di mercato. Le imprese emittenti beneficiano della garanzia a valere sul FGM, in forma di cash collateral a copertura delle prime perdite fino al 25% del portafoglio.
  Al fondo minibond è associato il contributo a fondo perduto a parziale copertura dei costi di emissione per le PMI che manifesteranno interesse a partecipare all'operazione Basket Bond Lazio, se in possesso dei requisiti di ammissibilità formale e alle condizioni che saranno specificate nell'avviso. Il contributo sarà riconosciuto nella misura massima del 50% di specifiche tipologie di costi sostenuti (arrangement, rating, certificazione) nei termini ed entro i limiti che saranno specificati nell'avviso.

Sezione FARE Venture

Per la sezione FARE VENTURE 2014-2020 si rinvia alla DGR 40/2022. In particolare, anche per la programmazione 2021/2027 sono stati avviati nuovi interventi di Venture capital (per i dettagli si rinvia alla DGR 880 del 11/12/2023) che ricomprendono i seguenti strumenti/fondi:

- LAZIO VENTURE 2
- VENTURE TECH LAZIO
- Innova Venture 2
- TT Venture Lazio

FARE VENTURE 2 si articola nei seguenti interventi:

Strumento/fondo	Dotazione PR 2021/2027	Contributo a fondo perduto Costi Esplorazione

[33] https://www.lazioinnova.it/bandi/basket-bond-lazio/

LAZIO VENTURE 2	31.817.460,00	900.000,00
VENTURE TECH LAZIO	12.840.000,00	1.400.000,00
Innova Venture 2	6.342.540,00	
TT Venture Lazio	4.000.000,00	
Totale	**55.000.000,00**	**2.300.000**

Alla dotazione suindicata si aggiunge una ulteriore dotazione per poter sostenere interventi oltre il periodo di ammissibilità della spesa del PR 2021/2027 come segue:

Esigenze finanziarie previste oltre il 2029 non certificabili al PR FESR 2021/2027			
Nome fondo	**Costi oltre il 2029 Lazio innova (euro)**	**Importo oltre il 2029 per investimenti (euro)**	**Importo oltre il 2029 per costi gestore terzo (euro)**
LAZIO Venture 2 (LV2)	715.579,00	5.000.000,00	2.517.000,00
Venture Tech Lazio	318.336,00		
Innova Venture 2 (IV2)	780.561,00		
TT Venture Lazio (TTVL)	442.549,00		
Totale	**2.257.026,00**	**5.000.000,00**	**2.517.000,00**
	9.774.026,00		

Di seguito si ripota il dettaglio di ciascuno strumento:

- LAZIO Venture 2 ("LV2") è uno strumento gestito da Lazio Innova che sottoscrive quote o altri strumenti partecipativi di uno o più fondi alternativi di investimento ai sensi del TUF (o equivalenti ai sensi della normativa comunitaria), sottoposti alla vigilanza prudenziale ivi prevista (di seguito "FIA").
  I FIA sottoscritti da LV2, se sono dedicati esclusivamente ad investimenti nel Lazio ("FIA Dedicati"), possono operare con l'aiuto di Stato di cui all'art. 21 del RGE2023. È prevista anche la possibilità, in subordine, di investire in FIA non dedicati esclusivamente ad investimenti nel Lazio, con la modalità del FIA parallelo ("FIA Parallelo") descritta più avanti, nel qual caso l'intervento non prevede aiuti di Stato.
  In entrambi i casi, le risorse di LV2 devono essere investite in Imprese Ammissibili ai sensi dell'art. 21 del RGE2023.
  A LV2 sono riservati inizialmente 30,09 milioni di euro (inclusivi delle commissioni e dei costi di gestione dei FIA sottoscritti), ai quali si aggiungono 5 milioni di euro che sono destinati esclusivamente a sottoscrivere quote di FIA Dedicati e sono gli unici utilizzabili anche per far fronte ai richiami per Investimenti di Follow-On da realizzarsi dopo il 2029.
  Nel caso di FIA Dedicati, almeno il 20% della raccolta deve essere sottoscritta da Investitori Privati Indipendenti ai quali il Comitato di Investimento può concedere gli incentivi economici previsti dall'art. 21 del RGE2023 "*privilegiando la partecipazione prioritaria agli utili (ripartizione asimmetrica degli utili o incentivi inerenti alla partecipazione agli utili) rispetto alla protezione contro le perdite potenziali (protezione dei rischi)*".
  Nel caso di FIA Paralleli, LV2 opera senza aiuti di Stato e sottoscrive interamente le quote di FIA Paralleli (al netto delle quote sottoscritta dal GEFIA e/o dai key man del FIA, con le medesime modalità e alle medesime condizioni previste nel FIA principale) che realizzano, entro il 2029, gli investimenti nelle Imprese Ammissibili insieme al relativo FIA principale e con le medesime modalità e condizioni, anche in termini di *exit*. Il FIA principale deve risultare - in virtù del MEOP - integralmente sottoscritto da Investitori Privati Indipendenti e coprire almeno il 50% degli investimenti nelle Imprese Ammissibili realizzati

congiuntamente al FIA Parallelo. Il FIA Parallelo deve essere gestito dal medesimo GEFIA che gestisce il FIA principale e ai due FIA si applicano, in proporzione, le medesime commissioni e i medesimi costi di gestione e in generale la medesima regolamentazione (*pari passu*, in aderenza al principio del MEOP).
Ogni singolo investimento effettuato da FV2 nei FIA è oggetto di apposita valutazione e decisione di investimento, e poi di gestione fino alla liquidazione finale, da parte del Comitato di Investimento.

- Venture Tech Lazio ("VTL") è uno Strumento Finanziario gestito da Lazio Innova che opera cofinanziando *pari passu* l'investimento in Imprese Ammissibili da parte di società di investimento che svolgono anche attività di sostegno non finanziario alle imprese investite o potenzialmente oggetto di investimento, quali acceleratori, *venture builder* o similari (in seguito "Investitori Attivi").
  A VTL sono riservati inizialmente 12,04 milioni di euro, destinati esclusivamente agli Investimenti in Equity e Investimenti in Quasi-Equity nelle Imprese Ammissibili (lo SF non prevede la copertura di commissioni e costi di gestione).
  VTL investe in Imprese Ammissibili ai sensi dell'art. 22 del RGE2023.
  Gli Investitori Attivi sono individuati attraverso una procedura di selezione, che si conclude con l'assegnazione a ciascuno dei soggetti selezionati, mediante strumenti partecipativi di natura contrattuale, di un importo dedicato a realizzare Investimenti in Equity e Investimenti in Quasi-Equity con un rapporto di cofinanziamento, tra VTL e capitale di terzi, prestabilito e uguale per tutti gli investimenti effettuati dal medesimo Investitore Attivo. Il capitale di terzi include senz'altro il capitale messo a disposizione inizialmente dallo stesso Investitore Attivo, ma può comprendere, con le modalità stabilite a seguito della selezione, il capitale di terzi soggetti indipendenti associato a livello di contratto o di singoli investimenti nelle Imprese Ammissibili. Le singole decisioni di investimento e disinvestimento nelle imprese sono assunte dagli Investitori Attivi; VTL aderisce, in modo sostanzialmente automatico, con le modalità stabilite nell'accordo partecipativo sottoscritto.
  Sia per LV2 che per VTL sono previsti dei contributi a fondo perduto (sovvenzioni), nella misura del 50% dei Costi di Esplorazione (sovvenzione per i costi di esplorazione, nel seguito "SCE") sostenuti da parte dei FIA e degli Investitori Attivi per avviare o incrementare l'attività di esplorazione (*scouting*) specificamente dedicata alle imprese del Lazio. Tali aiuti sono concessi ai sensi dell'art. 24 del RGE2023 nella misura massima del 50% dei Costi di Esplorazione ammessi; a tal fine in sede di invito devono essere presentati specifici progetti che ne dimostrino l'utilità. Per tali contributi, che non possono superare in ogni caso il 3% dell'importo sottoscritto da FV2 in ciascun FIA e l'11,5% dell'importo assegnato da VTL a ciascun Investitore Attivo, sono stanziati ulteriori 2,3 milioni di euro di contributi del PR FESR 21-27, di cui 900.000 euro per i FIA (SCE LV2) e 1.400.000,00 euro per gli Investitori Attivi (SCE VTL).

- INNOVA Venture 2 ("IV2") è uno Strumento finanziario gestito da Lazio Innova che opera coinvestendo in Imprese Ammissibili congiuntamente a investitori terzi indipendenti, che devono investire almeno il 30% di capitali propri in ogni singolo Investimento in Equity e/o Investimento in Quasi-Equity.
  A IV2 sono riservati inizialmente 5,25 milioni di euro destinati interamente agli Investimenti in Equity e Investimenti in Quasi-Equity nelle Imprese Ammissibili.
  IV2 investe in Imprese Ammissibili ai sensi dell'art. 22 del RGE2023.
  Ogni singolo investimento effettuato da IV2 nelle Imprese Ammissibili è oggetto di apposita valutazione e decisione di investimento, e poi di gestione e disinvestimento, da parte del Comitato di Investimento.

- *Tech Transfer Venture Lazio* ("TTVL") è uno Strumento finanziario gestito da Lazio Innova che opera investendo in Imprese Ammissibili selezionate esclusivamente tra quelle che partecipano con successo a un apposito programma di accelerazione in ambito tech transfer gestito da Lazio Innova e avente di regola cadenza annuale (denominato "TT Lazio").

A TTVL sono riservati inizialmente 3,31 milioni di euro destinati esclusivamente agli Investimenti in Quasi-Equity nelle Imprese Ammissibili.
TTVL investe in Imprese Ammissibili ai sensi dell'art. 22 del RGE2023.
TTVL è l'unico degli SF Equity sostenuto da FV2 che può investire anche indipendentemente da altri investitori.
Le partecipazioni acquisite da IV2 e TTVL sono di natura temporanea e finalizzate al disinvestimento, prevedendo all'atto dell'acquisizione nei relativi contratti le modalità attraverso cui Lazio Innova procede alla dismissione.

6.5.3.3 Strategia per l'attrazione di investimenti diretti esteri ed esterni sul territorio regionale "Invest in Lazio".

L'attrazione di investimenti dall'estero rappresenta una delle chiavi per assicurare lo sviluppo economico e sociale del Paese, su questo obiettivo le Amministrazioni Locali, le Amministrazioni Centrali ed il Governo sono chiamati ad una azione di sistema mai vista prima d'ora. In particolare, le singole regioni – in coerenza con le linee di indirizzo proposte dal CAIE – hanno competenza relativamente alle attività di promozione del territorio, alla semplificazione di procedure burocratico amministrative, allo stanziamento di risorse integrative per incentivi alle imprese per specifiche attività o territori, e più in generale sono responsabili per un monitoraggio periodico in grado di far emergere nuove opportunità di interesse per gli investitori esteri.

A livello regionale questa nuova politica di Attrazione Investimenti deve essere in grado di fornire in tempi reali risposte ai seguenti temi: i) individuazione di aree disponibili con procedure agevolate, ii) strumenti finanziari agevolati per MPMI e Grandi Aziende, iii) accesso velocizzato per le pratiche autorizzative, iv) presenza di filiere di fornitori di qualità, v) presenza di forza lavoro qualificata.

Gli obiettivi che si è prefissata, in questo senso, la Regione Lazio sono tre:

- Attrazione di investimenti diretti da parte di imprese estere/esterne e multinazionali non ancora presenti nel Lazio, sia attraverso acquisizione di imprese locali, sia stabilendo nuovi insediamenti produttivi.
- *Retention*, ovvero fidelizzazione di imprese estere/esterne e multinazionali già presenti sul territorio, che possono decidere di consolidare gli investimenti effettuati, o di riconvertirli in differenti line di prodotto/servizio.
- Attrazione di investitori corporate e/o fondi di investimento internazionali sulla base di una selezione di opportunità appositamente elaborate e presentate.

Nel 2024, la Regione Lazio intende rilanciare e rinnovare la strategia per l'attrazione di investimenti esteri "Invest in Lazio", sia attraverso modifiche normative volte a semplificare gli iter amministrativi di *permitting* legati a importanti progetti di insediamento produttivo, sia attraverso un programma di azioni di promozione e marketing territoriale, sia infine attraverso una revisione della governance del programma "Invest in Lazio" di cui alle precedenti DDGGRR n. 620/2019 e n. 477/2021.

Invest in Lazio è un progetto dedicato alla promozione e alla *governance* degli Investimenti Esteri, che include un programma coordinato di iniziative volte ad attrarre, agevolare e consolidare gli investimenti nella regione, promuovendo il Lazio quale destinazione di IDE (Investimenti Diretti Esteri).

Le politiche specifiche per il raggiungimento di questo obiettivo si sviluppano attraverso due strumenti pilastro:

- *Strumento 1*: Offerta localizzativa regionale
  Costruzione di un'offerta localizzativa regionale (*brownfield* e *greenfield*) ottenuta dalla sistematizzazione di aree produttive disponibili, da mettere a disposizione di investitori esteri favorendo

così l'insediamento e lo sviluppo di imprese, assicurandosi di garantire la tutela del tessuto imprenditoriale del Lazio, sia sul piano produttivo che occupazionale.

- *Strumento 2:* Integrazione programma Nazionale Invest in Italy
  Valorizzazione dell'offerta settoriale di investimento in comparti strategici e ad alto potenziale per la regione Lazio attraverso la partecipazione a iniziative di promozione di progetti scientifici, tecnologici e industriali che offrono opportunità di business, nel quadro delle attività promosse dal Programma Nazionale Invest In Italy, promosso dalla Task Force Attrazione Investimenti (partenariato Agenzia-ICE / INVITALIA, MIMIT e MAECI) e coordinato dalla Conferenza delle Regioni.

In particolare, con l'art. 18 della LR n. 17/2024, viene abbassato da € 5.000.000,00 a € 2.000.000,00 il valore soglia di nuovi progetti di insediamento produttivo per poter accedere alla fast track amministrativa degli AIS – Accordi di insediamento e sviluppo.
Il citato articolo modifica l'articolo 4 della Legge Regionale n. 28/2019, sostituendone alcuni commi:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. Per le finalità di cui al comma 1, la Regione svolge la funzione di punto unico di contatto, anche avvalendosi della collaborazione delle province e della Città metropolitana di Roma Capitale, per gli investimenti finalizzati all'insediamento, ampliamento o miglioramento di impianti o stabilimenti produttivi o al superamento di crisi aziendali, promuovendo la stipula di accordi di insediamento e sviluppo delle imprese tra l'amministrazione regionale, gli enti locali interessati e i soggetti proponenti nuove iniziative economiche, che si assumano l'impegno di creare nuova occupazione o riqualificare la forza lavoro impiegata, fermi restando gli obblighi discendenti dal principio di stabilità delle operazioni per l'insediamento produttivo beneficiario di risorse provenienti da misure di sostegno agli investimenti.";
b) il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. I progetti di insediamento produttivo oggetto degli accordi di cui al comma 2, di importo pari o superiore a euro 2.000.000,00, sono valutati, nel rispetto della normativa statale ed europea vigente, attraverso una conferenza di servizi decisoria, indetta dalla Regione in forma simultanea e modalità sincrona, ai sensi dell'articolo 14 ter della legge 7 agosto 1990, n. 241(Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi) e successive modifiche, che si conclude con determinazione motivata, che sostituisce a ogni effetto tutti i pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso per la realizzazione e l'esercizio del progetto.";
c) il comma 6 è sostituito dal seguente: "6. Sulla base delle valutazioni della direzione regionale individuata, per ciascun procedimento, quale amministrazione procedente in relazione al principio di prevalenza, e relativamente alla complessità degli interventi proposti, i progetti di cui al comma 5 sono esaminati, prima dell'indizione della conferenza di servizi decisoria, nell'ambito di una conferenza preliminare indetta dalla Regione, ai sensi dell'articolo 14, comma 3, della l.241/1990.";
d) al comma 7, le parole: "delle conferenze di cui al comma 6" sono sostituite dalle seguenti: "della conferenza di cui al comma 5";
e) al comma 12, le parole: "al comma 6" sono sostituite dalle seguenti: "al comma 5".

Inoltre, con la DGR n. 740 del 03/10/2024, è stato approvato un programma di azioni finalizzate all'attrazione di investimenti esteri ed esterni sul territorio regionale, denominato "Invest in Lazio", quale aggiornamento e rimodulazione dei programmi di attrazione investimenti precedentemente approvati.

Il programma si articola su tre azioni prioritarie, da avviare nel 2024, attraverso le risorse a tale scopo prenotate con la DGR n. 677 del 05/09/2024, pari a € 400.000,00:

- l'attivazione del focal point "Invest in Lazio" dedicato alla semplificazione delle procedure amministrative e autorizzative connesse agli investimenti in attività produttive di rilevante entità;
- la creazione di una piattaforma online "Invest in Lazio" e del collegato CRM, in sinergia con la piattaforma nazionale "Invest in Italy";
- l'organizzazione di eventi di promozione delle opportunità regionali e di un'indagine per la mappatura delle esigenze delle società multinazionali presenti nel Lazio.

Infine, attraverso la medesima deliberazione, è stata ridefinita la governance del programma, rendendola più agile rispetto ai precedenti programmi di attrazione investimenti:

- l'Assessore allo Sviluppo Economico, Commercio, Artigianato, Industria, Internazionalizzazione definisce le linee di indirizzo politico-strategico;
- la cabina di pilotaggio svolge le funzioni di pianificazione, coordinamento e monitoraggio delle azioni;
- la Direzione Regionale Sviluppo Economico, Attività Produttive e Ricerca – anche per il tramite di Lazio Innova – si occupa della gestione degli interventi, e la Direzione Generale – Area Coordinamento Autorizzazioni, PNRR, e Supporto Investimenti coordina gli iter relativi al *permitting*.

6.6 Le agevolazioni e gli incentivi a supporto dei fabbisogni dei settori target per la ZLS

6.6.1 Punti di debolezza dei settori *target* in ambito ZLS e necessità di sostegno

L'analisi macroeconomica e sociale condotta ai fini della predisposizione del Piano di Sviluppo Strategico evidenzia per le imprese laziali dei settori *target* in ambito ZLS fabbisogni specifici di sostegno e accompagnamento, i principali aspetti riguardano:

- sostegno per la localizzazione_ Si tratta di un fabbisogno legato alla opportunità offerta agli investitori regionali ed extra-regionali di sostenere imprese localizzate in area ZLS a fronte della partecipazione ad un territorio infrastrutturato, collegato con i principali poli logistici e agevolato. Rientrano in tale fattispecie le iniziative che intendono sostenere l'insediamento di nuove imprese all'interno di filiere esistenti e all'interno dei sistemi locali o gli investimenti delle imprese esistenti in tema di animazione e marketing territoriale, di supporto alla organizzazione, razionalizzazione e customizzazione degli incentivi disponibili;
- sostegno per lo sviluppo produttivo_ Si tratta di un fabbisogno legato all'opportunità di rafforzare un posizionamento sul mercato ed un guadagno di capacità competitiva. Rientrano in tale fattispecie le iniziative che intendono migliorare l'innovazione, promuovere la ricerca industriale, sostenere l'internazionalizzazione, sostenere l'evoluzione dei processi produttivi, soprattutto in ottica circolare, *green* e *digital.*

6.6.2 Associazione strumenti più rilevanti in funzione del fabbisogno rilevato

Con riferimento al sostegno per la localizzazione, gli strumenti di Invitalia per l'attrazione degli investimenti, le misure nazionali per il sostegno alla reindustrializzazione per le aree di crisi industriale e per il rilancio delle imprese sequestrate o confiscate e gli strumenti che si collegano alla Carta degli aiuti a finalità regionale rappresentano certamente opportunità significative ove la Regione Lazio intenda incentivare in ambito ZLS politiche di popolamento del proprio contesto produttivo, incluse le operazioni di *reshoring* per le imprese che intendano rientrare in Italia. Molto efficaci, inoltre, saranno le agevolazioni di natura doganale nell'ambito della possibile attivazione di una zona franca doganale interclusa e le politiche regionali e nazionali di defiscalizzazione degli oneri del lavoro.

Nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), all'interno della Missione 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile), la componente M3C2_Intermodalità e logistica integrata prevede interventi destinati al miglioramento della competitività, capacità e resilienza del sistema della logistica, che possono avere implicazioni sulla ZLS.

In particolare, l'obiettivo riguarda:

- potenziamento della competitività del sistema portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di una pianificazione integrata;
- miglioramento della sostenibilità ambientale, resilienza ai cambiamenti climatici ed efficientamento energetico dei porti;

- digitalizzazione della catena logistica e del traffico aereo;
- riduzione delle emissioni connesse all'attività di movimentazione delle merci.

Questa componente prevede i seguenti due ambiti di intervento:

- Sviluppo del sistema portuale, con interventi riguardanti:
- Riforma 1.1: Semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica;
- Riforma 1.2: Attuazione del Regolamento che definisce l'aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali;
- Intermodalità e logistica integrata, con interventi riguardanti:
- Riforma 2.1: Semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione attraverso l'effettiva implementazione dello Sportello Unico dei Controlli;
- Riforma 2.2: Interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PLN) per la rete dei porti, al fine di introdurre la digitalizzazione dei servizi di trasporto passeggeri e merci;
- Riforma 2.3: Semplificazione delle procedure logistiche e digitalizzazione dei documenti, con particolare riferimento all'adozione della CMR elettronica, alla modernizzazione della normativa sulla spedizione delle merci, all'individuazione dei laboratori di analisi accreditati per i controlli sulle merci.

Con riferimento al sostegno per lo sviluppo produttivo, l'associazione in particolare con l'Obiettivo di *Policy* 1 e 2 diventa naturale nel periodo di Programmazione 2021-2027:

- per quanto riguarda le imprese (Obiettivo di *Policy* 1), per la ricerca e l'innovazione, le limitate dimensioni delle imprese laziali, la necessità di rafforzare i settori *knowledge-intensive*, la necessità di investire sulle competenze digitali, l'opportunità di avvicinarsi ai centri gerarchici delle catene del valore impongono di concentrare le risorse laddove non è possibile fare affidamento solo sulle forze spontanee del mercato. Gli ambiti della RIS3 e degli STEP diventano condizionanti e sarà centrale il sostegno alle micro e piccole imprese nell'accesso a risorse per l'innovazione, all'accrescimento delle dimensioni delle imprese nei settori ad alta intensità di conoscenza, alla creazione di *start-up* innovative. Per la competitività, la produttività delle imprese non può prescindere dalla diffusione delle comunicazioni e delle tecnologie digitali e dall'impegno verso la transizione industriale che sono da considerarsi dei fattori centrali da sostenere;
- per quanto riguarda la transizione ecologica ed energetica (Obiettivo di *Policy* 2), un *focus* centrale è rivolto ad investimenti nella trasformazione intelligente delle reti di distribuzione e trasmissione di energia (*smartgrid* e soluzioni *gridedge*), nell'attivazione di sistemi di accumulo, nonché nella conversione dei modelli di consumo energetico verso logiche *carbon free*;

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

7. ANALISI DEGLI IMPATTI ECONOMICO E SOCIALI ATTESI DELLA ZLS – Art. 5, co. 1, lett. c) DPCM 40/2024

7.1 Introduzione

La realizzazione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) del Lazio si prefigge la creazione di un'area in cui un quadro normativo favorisce l'insediamento e lo sviluppo di imprese creando semplificazioni ed un processo amministrativo agile per il rapido dispiegamento e la veloce implementazione degli investimenti e quindi la manifestazione degli impatti in termini di moltiplicazione economica e di creazione di posti di lavoro.

A supporto delle analisi e delle valutazioni presentate negli altri capitoli di questo documento, e con lo scopo di fornire una più ampia valutazione dell'impatto economico e sociale del disegno e della realizzazione della ZLS del Lazio, la Regione Lazio ha ritenuto opportuno sviluppare un'analisi strutturale dell'impatto economico delle misure sul territorio di riferimento, definendo una serie di scenari descritti nel prosieguo di questo capitolo. L'analisi prende come riferimento quanto già esaminato nel 2021 nel precedente piano strategico e nei relativi allegati, di cui alla Delibera dell'8 febbraio 2022, n. 40.

La ZLS pone in essere, in un'area precisamente individuata e caratterizzata, una serie di misure procedurali e di semplificazione che consentiranno un più veloce dispiegamento delle attività di impresa e di investimento da parte degli attori economici. La stessa ZLS predisporrà percorsi più favorevoli per l'accesso ai fondi delle misure di politica industriale e di innovazione e ai fondi di sviluppo regionale. Il calcolo degli impatti, quindi, è stato basato sulle grandezze fondamentali che caratterizzano l'attività economica della regione Lazio nel più ampio contesto dell'economia italiana e globale:

- i valori degli investimenti fissi lordi;
- degli investimenti diretti esteri (FDI), e
- degli investimenti stimolati dal programma di Fondi Strutturali e di Investimento Europei ESIF.

Per il calcolo di questi effetti moltiplicativi su grandezze tipicamente legate all'attività imprenditoriale sono stati utilizzati studi e modelli disponibili in ambito scientifico e risultanti da studi di politica.

L'analisi ha inoltre ipotizzato come l'istituzione della ZLS possa generare la moltiplicazione degli effetti degli ESIF, Fondi Strutturali e di Investimento Europei, associati ai relativi fondi nazionali e regionali. Per il calcolo di tali impatti ci si è basati su metodi e parametri elaborati in studi internazionali e nazionali riconosciuti dalla comunità scientifica e incentrati sullo studio di provvedimenti assimilabili su territori dalle caratteristiche socioeconomiche, produttive e territoriali comparabili all'area geografica della ZLS del Lazio. Tali studi sono di volta in volta indicati nelle sezioni rilevanti di questo capitolo.

Le grandezze di base relative a investimenti fissi lordi, investimenti diretti esteri, investimenti in innovazione, valori delle esportazioni e importazioni e di impatto degli oneri amministrativi sono state parametrate in base ai valori espressi dai suddetti studi per determinare diverse ipotesi di scenario per gli *shock* indotti[34].

Tali scenari di *shock* sono stati inseriti nel modello Pythagoras© predisposto dall'IRPET, Istituto Regionale per la Programmazione Economica della Toscana, che elabora gli impatti sulla base delle matrici input/output

[34] Va sottolineato che per proprie caratteristiche strutturali, la ZLS non prevede investimenti diretti, né interventi diretti su importazioni ed esportazioni. Gli impatti sul livello di import e export sono ottenuti da studi di ZLS e ZES confrontabili che hanno dimostrato tali effetti.

settoriali a livello regionale e nazionale. Tali scenari di *shock* sono stati adattati nel modo più preciso possibile alla stratificazione settoriale prevista per la ZLS del Lazio, segmentando i relativi dati di *input* sulla base dei codici ATECO scelti in origine dallo studio di impostazione, come descritto nella sezione metodologica. I risultati delle elaborazioni sono presentati nella relativa sezione in forma tabellare, con brevi commenti che puntano ai risultati dei diversi scenari.

Ratio delle Zone di Libero Scambio – Economie di Agglomerazione

Per un più preciso inquadramento dell'intervento di *policy* che prevede la Zona Logistica Semplificata del Lazio è utile un riferimento alle economie di agglomerazione, di cui la ZLS è una espressione. Infatti, la misura della politica della Regione Lazio mira alla creazione di una area geografica ad alta efficienza in cui le imprese possano efficacemente sviluppare le proprie attività di investimento e innovazione.

Una revisione della letteratura consolidata consente una maggiore chiarezza dei meccanismi sottostanti che determinano gli impatti economici ed occupazionali di un tale intervento.

Le economie di agglomerazione si configurano come il fenomeno dell'aumento di produttività delle singole imprese dovuto alla quantità complessiva di attività economiche, e/o con il numero di lavoratori o consumatori localizzati nella stessa area. La letteratura (Marshall 1890, Porter 1998; Swann and Prevezer 1996; Krugman 2011; Duranton and Puga 2004; Puga 2010) tradizionalmente sottolinea tre fonti di economie di agglomerazione: legami tra fornitori di beni intermedi e fornitori di finali, presenza di un *pool* di lavoratori specializzati, e flussi di conoscenza tra aziende e settori. I benefici dei collegamenti *input-output* si verificano per via del risparmio sui costi di transazione per le aziende che traggono vantaggio dalla localizzazione vicino ai loro fornitori e clienti. La presenza di mercati del lavoro più grandi può consentire una più precisa divisione del lavoro o fornire maggiori incentivi ai lavoratori ad investire in competenze. Infine, conoscenza o capitale umano possono diffondersi quando imprese e lavoratori sono spazialmente concentrati. Un tipico caso di specializzazione è il *cluster* delle piccole e medie imprese dell'Italia Centro-Nordorientale nota come "Terza Italia " (Brunello e Langella 2016). In questo senso la specializzazione e la diversificazione sono gli elementi principali delle economie di agglomerazione (Glaeser et al. 1992; Marshall 1890; Arrow 1962; Romer 1990) e formano le basi teoriche per la misurazione dell'impatto delle agglomerazioni industriali e delle economie di scala esterne dovute alla specializzazione, insieme alla diffusione della conoscenza che porta a un'accelerazione dell'innovazione tecnologica (Cabral et al. 2013). Più nello specifico, seguendo la classificazione di Duranton e Puga (2004), i meccanismi causali delle economie di agglomerazione possono essere descritti in tre categorie: *sharing, matching e learning*. Le *sharing economies* includono la condivisione di infrastrutture, strutture, fornitori e lavoratori. L'infrastruttura, in particolare l'infrastruttura basata sulla rete, è caratterizzata dalla presenza di ampi rendimenti di scala. Infatti, gli elevati costi iniziali incentivano la condivisione, mentre le economie di rete rendono la condivisione vantaggiosa per l'azienda. L'infrastruttura è anche caratterizzata da indivisibilità: un ponte è utile solo se completato e quindi una massa critica è spesso richiesta per i collegamenti chiave nelle strutture in rete. La condivisione degli *input* intermedi vale a dire fornitori e lavoratori, è facilitata dalla concentrazione e densità di attività economiche, e dalla dimensione dell'agglomerato stesso, che sono specifici obiettivi della ZLS oggetto di studio. Con l'aumentare delle dimensioni di un determinato settore industriale, aumenta anche l'opportunità per i fornitori intermedi di offrire beni e servizi. La complementarità tra i settori industriali consente flessibilità di fornitura, poiché i fornitori sono in grado di mitigare la volatilità all'interno di segmenti industriali specifici (Rosenthal e Strange 2001; Ellison et al. 2010; Holmes 1999). Il *pooling* della forza lavoro funziona in modo simile; più grande è il bacino di lavoro, più diversificato e specializzato può diventare (Overman e Puga 2010; Backman e Kohlhase 2013; Rauch 1993). Una grande disponibilità di risorse umane consente all'impresa di dimensionare la forza lavoro in base alla sua domanda attuale, ad esempio assumendo lavoratori temporanei per i picchi della domanda. Inoltre, mitiga contro l'aumento dei salari in risposta all'aumento della domanda, perché è probabile che l'offerta totale di lavoro sia meno influenzata dalla volatilità di un dato settore. Allo stesso tempo, il lavoratore

beneficia di molte opportunità di lavoro. Prendendo in considerazione il *matching*, se i mercati del lavoro e dei fornitori sono ampi e diversificati, ne consegue che si avranno migliori combinazioni tra datori di lavoro e dipendenti, o tra imprese e fornitori intermedi. Una migliore corrispondenza della forza lavoro riduce il costo del lavoro stesso, i costi di formazione e la probabilità di infelici abbinamenti. Un migliore abbinamento dei fornitori intermedi garantisce il miglior *input* possibile e riduce i costi di affidabilità dei fornitori. Anche i costi di ricerca sono ridotti, perché c'è una maggiore probabilità di corrispondenza appropriata e aumenta il numero di possibili corrispondenze valide. Considerando infine il *learning*, Jacobs (1961) è stato tra i primi a collegare la serendipità di incontri casuali facilitati dalla prossimità e densità di attività economiche, all'innovazione e al conseguente aumento di produttività. Nella letteratura più recente, si dimostra come lo scambio di conoscenza, sia formale che informale, sia fondamentale per l'innovazione in settori in rapida evoluzione come l'alta tecnologia o la finanza (Graham e Marvin 1996; Castells e Hall 1994).

Duranton e Puga (2001) sostengono che le nuove aziende passano proprio attraverso un processo di apprendimento sul modo migliore di operare e che la maggior parte delle opportunità di apprendimento sono disponibili in aree metropolitane ampie e diversificate.

7.2 Metodologia

7.2.1 La costruzione degli scenari e il modello I/O

Per il calcolo degli scenari lo studio si basa innanzitutto sulla determinazione delle grandezze di partenza sulle quali applicare le diverse parametrazioni per la determinazione degli *shock* da usare come input per il modello I/O Pythagoras© dell'IRPET.

Tali grandezze di partenza sono:

a) *Foreign Direct Investment* (FDI) in entrata nel Lazio, dall'estero e dall'Italia;
b) Investimenti Fissi Lordi di Italia e nel Lazio;
c) ESIF: Fondi Strutturali e di Investimento Europei disponibili per il Lazio.

Tali grandezze di partenza, rapportate ai parametri identificati negli studi di scenario utilizzati e segmentati per i settori ATECO selezionati per la ZLS del Lazio, sono state usate come base di partenza per la stima degli scenari di impatto.

La metodologia utilizzata per l'analisi si basa sul modello *Input-Output* multiregionale (MRIO) prodotto e correntemente utilizzato dall'IRPET e che è perfettamente coerente con il sistema dei conti economici territoriali ISTAT-EuroStat e la nuova classificazione NACE Rev. 2. La metodologia di stima delle più recenti tavole I-O regionali viene descritta dettagliatamente in Cherubini et al 2016. I dati per il Lazio e per il resto d'Italia sono disponibili fino al 2016. L'impiego della famiglia di modelli MRIO è particolarmente indicato per lo studio delle interdipendenze tra sistemi economici, in quanto i modelli capaci di rappresentare il commercio interregionale nel dettaglio degli scambi bilaterali sono in grado di implementare analisi dell'interdipendenza regionale (Costa, 1991).

Per la definizione dei diversi scenari è stata sfruttata la funzionalità di Pythagoras© che consente l'importazione di scenari complessi, segmentando settori produttivi secondo la classificazione ISTAT e diverse voci di spesa, tra le quali sono stati scelti gli investimenti fissi lordi e la spesa delle pubbliche amministrazioni.

Nello specifico, l'analisi e stata implementata per mezzo della *web application* IO-Pythagoras© sviluppata da IRPET per la gestione di modelli *Input-Output* biregionali (IO-Pythagoras© bireg) e interregionali (IO-Pythagoras© MRIO). La piattaforma è un'applicazione *Shiny*[35] mentre le procedure di calcolo sono codificate

[35] Shiny Web Application Framework, RStudio Inc., http://www.rstudio.com/shiny/

in linguaggio R[36]. Le tavole *Input-Output* regionali contenute nella *web-app* sono derivate da una simmetrizzazione settore per settore delle relative SUT in accordo con l'ipotesi *industry-technology*. Le SUT (*supply-and-use-tables*) regionali sono stimate da IRPET e sono valutate a prezzi base correnti per l'anno 2016. Le SUT regionali sono altresì coerenti con la SUT nazionale rilasciata da ISTAT il 5 febbraio 2020 e con i conti economici regionali rilasciati da ISTAT nel gennaio 2020. La piattaforma segue l'approccio aggiornato della metodologia IRPET per la costruzione di tavole *Supply* e *Use* multiregionali a livello NUTS2 elaborato in Paniccià e Rosignoli (2018). Tale paper aggiorna l'approccio presentato in Cherubini e Paniccià (2013), che si basa su un uso più intensivo dei dati regionali e la scomposizione del commercio multiregionale ed estero nei flussi finali e intermedi.

Il modello IRPET distingue tra *Type I*, nel quale si considera il consumo collegato alla retribuzione lorda esogeno, e *Type II*, nel quale il consumo collegato alla retribuzione lorda è endogeno. Questa distinzione e molto importante se ad esempio le maestranze che implementano un determinato investimento (ad esempio la costruzione di un edificio) sono di un'altra regione: in tal caso si usa l'assunzione *Type I*. Chiaramente un modello che assume la endogeneità degli impatti (*Type II*) ha una risposta maggiore in termini di impatti socioeconomici.

Il modello Pythagoras© inoltre consente precisi assunti sul tipo di prezzi considerati. Considerando i prezzi base il modello produce una valutazione di impatto che scorpora i margini di intermediazione commerciale, di trasporto e le imposte indirette. Considerando invece i prezzi di acquisto, il modello calcola gli impatti a prezzi di mercato includendo i margini di mercato legati alla intermediazione commerciale e trasporto, e considerando l'IVA.

L'analisi economica degli impatti della ZLS che sarà istituita si orienta decisamente verso l'utilizzo dei prezzi base, che meglio identificano i contributi dei singoli settori al sistema economico. Infatti, l'analisi a prezzi base riassegna la quota commerciale e di trasporto a chi ha prodotto tale servizio.

Per tali motivi, l'analisi di impatto qui presentata utilizza i consumi endogeni e prezzi base.

Per procedere all'utilizzo dei modelli sopra descritti, è fondamentale partire dalla mappatura dei settori prescelti per la ZLS per poi procedere alla costruzione del relativo scenario tramite l'inserimento nel modello Pythagoras©.

I settori presenti nelle tavole regionali sono riportati di seguito con i relativi codici ATECO 2007

Codici ATECO tabelle I/O Pythagoras©

Codice	Denominazione
AA	Agricoltura, silvicoltura
AB	Pesca
B	Attività estrattiva
CA	Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco
CB	Industrie tessili, abbigliamento, pelli e accessori

[36] R Core Team (2020). R: A language and environment for statistical computing. R Foundation for Statistical Computing, Vienna, Austria, https://www.R-project.org/

Codice	Denominazione
CCA	Industria del legno
17	Carta e prodotti di carta
18	Servizi di stampa e di registrazione
CD	Fabbricazione di coke e prodotti petroliferi raffinati
CE	Fabbricazione di sostanze e prodotti chimici
CF	Produzione di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici
22	Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche
23	Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi
24	Metalli
25	Prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti
CI	Fabbricazione di computer, apparecchi elettronici e ottici
CJ	Fabbricazione di apparecchi elettrici
CK	Fabbricazione di macchinari ed apparecchi n.c.a.
29	Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi
30	Altri mezzi di trasporto
31_32	Mobilio; altri manufatti
33	Servizi di riparazione e installazione di macchinari e apparecchi
D	Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata
36	Acqua naturale; servizi di trattamento delle acque e di produzione e distribuzione d'acqua
37_39	Servizi di smaltimento delle acque di scarico; fanghi di depurazione; servizi di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; servizi di recupero dei materiali; servizi di decontaminazione ed altri servizi
F	Costruzioni
G	Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e macchinari
H	Trasporto e magazzinaggio

Codice	Denominazione
I	Servizi di alloggio e ristorazione
JA	Editoria, audiovisivi e attività radiotelevisive
JB	Telecomunicazioni
JC	Servizi IT e altri servizi informativi
K	Attività finanziarie e assicurative
L	Attività immobiliari
MA	Attività legali, contabilità, consulenza di gestione, studi di architettura
72	Servizi di ricerca e sviluppo scientifici
73_75	Altre attività professionali, scientifiche e tecniche
N	Altre attività di servizio
O	Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria
P	Istruzione
Q	Sanità e assistenza sociale
R	Attività artistiche, di intrattenimento e divertimento
S-T-U	Altre attività di servizi

Per garantire la perfetta coerenza tra la selezione dei settori del progetto della ZLS ed il campione dei settori del modello, anche in base alle specifiche del modello Pythagoras©, i settori sui quali si focalizza l'analisi sono le seguenti: AB, B, BA, CI, F, G, H, I, K, 72, O, P, R, S-T-U, in quanto in corrispondenza tra il modello adottato per la definizione della ZLS Lazio ed il modello adottato per gli scenari della *Web application* dell'IRPET. Chiaramente non sempre è possibile trovare un'esatta corrispondenza tra i dati settoriali reperibili e la classificazione del modello IRPET e per questo è stata effettuata una riaggregazione della segmentazione per ricondurre la classificazione a granularità più fine dei settori scelti per la ZLS alla classificazione più aggregata della simulazione Pythagoras©.

Va inoltre considerato che la valutazione di impatto si fonda su diverse assunzioni e *caveat*:

- in primo luogo, l'impatto della ZLS non si determina attraverso un trasferimento monetario, bensì attraverso una serie di strumenti di politica che favoriscono gli investimenti e lo sviluppo industriale. Infatti, la ZLS non ha lo scopo di predisporre nuovi strumenti di supporto e di investimento per le imprese localizzate nelle aree interessate, ma di rendere più facilmente accessibili gli strumenti già attivi e, ove possibile, individuando riserve, priorità e pesi per gli investimenti da realizzare. Per questo motivo lo studio ha reperito in letteratura la quantificazione di impatto di simili provvedimenti, in maniera da poter effettuare un *benchmarking*;
- secondariamente, in alcuni casi i dati di *input* sono disponibili solo a livello aggregato. Quindi

l'approccio è stato di scomporre i vari settori basandosi su variabili *proxy* quali il valore aggiunto;

- infine, l'impatto della ZLS doveva essere misurato in maniera ponderata su una serie di province e riducendo o annullando il peso dell'area metropolitana di Roma. Perciò il presente studio ha cercato di neutralizzare la presenza dell'area Metropolitana di Roma usando il peso economico come variabile *proxy* (*maggiori informazioni sulla pesatura sono fornite nel seguito*).

La logica della determinazione degli impatti della realizzazione della ZLS, quindi, riguarda l'effetto leva generato dall'intervento di semplificazione ed efficientamento innestato sulle grandezze monetarie già esistenti: investimenti diretti esteri, investimenti fissi lordi, sovvenzioni ed investimenti ESIF (scorporati dalle due voci precedenti).

Al fine quindi di stimare l'impatto della ZLS nel Lazio, l'analisi ha utilizzato dati di provenienza molto ampia:

- i dati macroeconomici del territorio (PIL, occupazione, investimenti, etc.);
- i dati relativi alle politiche industriali, ambientali, di innovazione, infrastrutturali in essere e dei relativi incentivi;
- i dati relativi all'accesso agli incentivi ed ai relativi oneri amministrativi;
- i dati di impatto di politiche simili (ZES e ZLS) trovati in letteratura.

Per quello che invece riguarda le *policy*, gli strumenti più rilevanti per aumentare gli investimenti e la localizzazione di nuove imprese nella ZLS sono riportati nella seguente tabella. Tali strumenti determinano le grandezze di partenza sulle quali agirà la leva delle misure della ZLS del Lazio.

Mappa degli strumenti di politica

Tipologia	Strumento
Sostegno localizzazione	Strumenti di Invitalia, per l'attrazione degli investimenti, Misure nazionali per il sostegno alla reindustrializzazione per le aree di crisi industriale e per il rilancio delle imprese sequestrate o confiscate Strumenti che si collegano alla Carta degli aiuti a finalità regionale Operazioni di *reshoring* per le imprese che intendano rientrare in Italia. Agevolazioni di natura doganale nell'ambito della possibile attivazione di una zona franca doganale interclusa Defiscalizzazione degli oneri del lavoro.
Sostegno per la "resilienza" e la "ripartenza" del settore produttivo	Piano di Ripresa e Resilienza Nazionale Risorse proprie regionali (vedi bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2024-2026, di cui alla L.R. 24/2023) Finanziamenti proposti attraverso lo strumento FARE Lazio Fondi di garanzia ed il supporto finanziario offerto e amministrazioni nazionali (p.e. Ministero delle imprese e del made in Italy) e da CDP

Tipologia	Strumento
Sostegno per lo sviluppo produttivo	Strumenti della politica di coesione di supporto a: Sostegno alle imprese (Obiettivo di *Policy* 1) Transizione ecologica ed energetica (Obiettivo di *Policy* 2) Transizione digitale e l'incremento delle infrastrutture di connettività e logistiche (Obiettivo di *Policy* 3)
Imprese in fase di *start- up* o di crescita	Credito di imposta e quelli proposti da CDP e da Invitalia *Horizon Europe*
Capacitazione amministrativa delle amministrazioni pubbliche e degli enti *regulator*	Il rafforzamento della capacità amministrativa è considerato una priorità trasversale a tutti gli Obiettivi di *Policy* del nuovo periodo di programmazione 2021-27. Il Principale strumento di sostegno di tali interventi è attualmente il PN Capacità per la coesione 21-27.

Per quanto riguarda quelle misure e le risorse specificamente dedicate alla ZLS possono essere indicate:

- Istituzione della ZLS con DPCM del 4 marzo 2024, n. 40, basato si articolo 1, comma 65 della legge n. 205/2017. Le ZLS possono essere istituite nelle regioni con almeno una area portuale, per favorire nuovi investimenti e lo sviluppo economico locale;
- Benefici e agevolazioni fiscali sugli investimenti applicabili secondo il decreto del 30 agosto 2024 "Modalità di accesso al credito d'imposta ZLS";
- opportunità connesse alla presenza delle aree ZLS nelle zone 107.3.c) ammissibili agli aiuti a finalità regionale come previsto da Comunicazione della Commissione Europea C(2023) 8654 del 18 dicembre 2023, che approva la carta degli aiuti a finalità regionale per il periodo dal 1º gennaio 2024 al 31 dicembre 2027, come modificata dalla Comunicazione della Commissione Europea C(2024) 6797 del 03 ottobre 2024;
- sostenere lo sviluppo e la fabbricazione di tecnologie critiche come da regolamento (UE) 29 febbraio 2024, n. 795, che istituisce la piattaforma per le tecnologie strategiche per l'Europa (STEP);
- estensione alle ZLS del campo di applicazione delle procedure definite ai sensi dell'articolo 4 della L.r. 27 dicembre 2019, n. 28 (Legge di stabilità regionale 2020), che fa riferimento all'insediamento di siti produttivi ad alta intensità di innovazione e ricerca, limita la durata a ventiquattro mesi e assegna alla Regione la funzione di Punto Unico di Contatto;
- armonizzazione e raccordo e coordinamento delle procedure degli Sportelli unici (Sportello Unico per le Attività Produttive, Sportello Unico Amministrativo, Sportello Unico Doganale, Punto Unico di Contatto) che hanno in capo funzioni che in tema di ZLS sembrano sovrapporsi;
- collaborazione con l'ADSP per l'adozione del Regolamento dello Sportello Unico Amministrativo ai sensi dell'articolo 12 del D.lgs 13 dicembre 2017, n. 232 che potrebbe contribuire alla armonizzazione, raccordo e coordinamento degli Sportelli unici;
- autorità procedente, supporto del responsabile unico del procedimento, coordinamento SUAP territoriali sono funzioni assegnate al SUAP ZLS che, su impulso del Comitato di Indirizzo, ha il potere di indire Conferenze di Servizi;
- esercizio del potere sostitutivo regolato con norma regionale che attribuisce al dirigente apicale in caso di inerzia di concludere il procedimento, entro un termine pari alla metà di quello originariamente previsto;
- termini dei procedimenti stabiliti in modo tassativo, plausibili e compatibili alla natura ed alla complessità del procedimento ed inferiori a quelli generali stabiliti con il D.l. 16 luglio 2020, n. 76 (Decreto Semplificazioni);

- offerta di servizi dei SUAP territoriali e sostegno alla rete regionale assicurato dal SUAP ZLS che svolge attività di supporto e coordinamento a fronte di specifici accordi sottoscritti con gli Enti interessati;
- potenziamento Lazio Semplice, al fine di migliorare l'accessibilità e la reperibilità di tutte le informazioni utili agli operatori economici;
- modulistica standardizzata e unificata ai fini della accelerazione delle procedure;
- conferenza di servizi veloce ai sensi della Legge 120/2020 aggiornata dall'articolo 13 del DL 76/2020 e conferenze di servizi telematiche, da chiudere in tempi contingentati, potrebbero essere introdotta in modo stabile tra le opzioni procedurali in ambito ZLS;
- rappresentante unico di parte regionale nella Conferenza con funzioni di coordinamento delle strutture amministrative regionali e degli enti strumentali regionali in capo alla SUAP ZLS;
- accordi e convenzioni con altre amministrazioni locali e statali e gli enti pubblici regionali interessati per l'individuazione di procedure semplificate e regimi procedimentali speciali, per l'accelerazione dei termini procedimentali rispetto a procedure ordinarie applicabili;
- oneri istruttori ed amministrativi ridotti nelle procedure di insediamento in aree ZLS;
- interoperabilità dei sistemi informativi dei soggetti che intervengono nei procedimenti e la messa a regime della gestione integralmente digitale delle procedure per l'avvio, la modifica e la cessazione dell'attività di impresa in ambito ZLS.

Dal punto di vista sequenziale e di "catena logica", l'impatto della ZLS è descritto in termini sommari nella chart che segue.

Figura 15 - L'impatto della ZLS dal punto di vista sequenziale

A partire dalle grandezze di base (FDI, IFL, ESIF) la ZLS del Lazio crea particolari condizioni agevolate per il dispiegamento e l'accesso alle diverse agevolazioni e quindi crea le precondizioni per l'effetto-leva e la generazione degli impatti. Le tre "azioni" riguardano:

1) la semplificazione amministrativa;
2) la disponibilità di ulteriore finanza pubblica a partire da minori oneri di gestione;
3) le disponibilità di "quote di riserva" delle risorse rese disponibili dai vari strumenti.

Tali azioni sono state poi associate ai parametri per determinare:

1) l'incremento degli investimenti fissi lordi legato alla facilitazione delle attività di impresa;
2) delle risorse disponibili per gli investimenti grazie alla riduzione degli oneri di amministrazione sia delle politiche, sia dell'attività di sviluppo e di innovazione di impresa.

Attraverso il modello Pythagoras© di IRPET e inserendo gli scenari di incremento delle risorse per settore determinati sopra, si calcola l'aumento del valore aggiunto, l'aumento dell'*output* per settore e l'incremento dell'occupazione.

Descriviamo adesso la metodologia di stima per ciascuna categoria, partendo dagli investimenti fissi lordi

per branca proprietaria[37] per il 2018 (tabella" impatto combinato con consumi endogeni e prezzi base, scenario favorevole, scomposizione a sette settori"), che rappresentano le grandezze sulle quali opereranno i diversi parametri per la creazione degli scenari di *shock* per il modello IRPET, e le quote di investimento nei settori considerati rilevanti per la ZLS.

7.2.2 L'impatto della ZLS: la leva degli Investimenti Fissi Lordi

Gli impatti delle misure della ZLS sugli investimenti fissi lordi, per convenzione, comprendono gli investimenti in innovazione. Per la stima ex-ante degli impatti della ZLS, l'analisi si è basata su valutazioni di impatto comparabili presenti in letteratura, che sono riportate nella seguente tabella.

Autore	Documento	Dato
Confindustria Venezia Via libera alla Zona Logistica Semplificata: ecco le linee guida[38]	Il piano industriale di Confindustria Venezia Area Metropolitana di Venezia e Rovigo ha stimato che, in tali superfici, sarebbero disponibili 385 ettari ad oggi dismessi o abbandonati. Se inseriti in una ZES/ZLS, essi potrebbero attivare in tre anni 2,4 miliardi di euro di investimenti e 26.600 posti di lavoro, tra diretti e indiretti (1 ogni 320.00 euro di investimento).	Circa 9 milioni di euro di investimento per ettaro in caso si abbia un indice di edificabilità del 70%.
Il Piano Industriale dell'Area Metropolitana di Venezia e Rovigo[39]	Polonia 25 miliardi su 19.837 ettari	1,26 milioni per ettaro
	Marocco 4 miliardi su 3000 ettari	1,3 milioni per ettaro
	Giordania 4,8 miliardi su 37500 ettari	0,128 mila euro per ettaro
	Turchia 3 miliardi su 2333 ettari	1,2 milioni per ettaro
FIAS World Bank[40]	In Pomerania (Polonia) dal 1995 al 2007 ci sono stati 870 milioni di euro di investimenti su 677 ettari	Circa 1,27 milioni di euro di investimenti per ettaro

[37] Disponibili nel sito ISTAT a questo link http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCCN_TNA_B14

[38] https://www.confindustria.venezia.it/via-libera-alla-zona-logistica-semplificata-ecco-le-linee-guida/

[39] http://www.confindustria.venezia.it/wp-content/uploads/2019/07/C810568C8E143D9AC125838A0069622E/Piano_Industriale.pdf

[40] http://documents1.worldbank.org/curated/en/343901468330977533/pdf/458690WP0Box331s0April200801PUBLIC1.pdf

Zone Economiche Speciali. Settori di intervento, aree produttive e poli logistici per una politica industriale nel Mezzogiorno di Elio Manti[41]	Relativamente al versante molisano si prevedono investimenti per 500 milioni di euro e si stimano 750 nuovi posti di lavoro diretti nella ZES e 500 posti di lavoro indiretti.	500 milioni nuovo investimento da pesare per PIL, +o- 1M per ettaro dato che sono 516 ettari, 0,968992248
	Il PSS per la parte pugliese include una stima degli investimenti potenzialmente attivabili che ammonta a oltre 300 milioni di euro, con una ricaduta occupazionale di circa 2.000 unità dirette a tempo indeterminato.	300 milioni nuovo investimento da pesare per PIL, 2.889,59, 0,103820957 per ettaro
	Campania: il totale degli investimenti attivabili in ambito ZES è stimato in un range compreso tra gli 830,1 e i 932,7 milioni di euro, intervallo determinato dalla capacità di assorbimento delle risorse stimato tra il 30% ed il 35% delle stesse. In merito alla stima delle ricadute occupazionali.	830-932 milioni nuovo investimento da pesare per PIL per 5746 ettari, 0,153324052 milioni per ettaro

La portata complessiva dell'impatto dipenderà, ragionevolmente, dalla capacità di attrazione di investimenti che l'implementazione della ZLS sarà capace di produrre. Secondo un'analisi condotta dall'UNCTAD[42] sul tema a livello internazionale, l'efficacia dell'istituzione delle ZES (e quindi, per analogia, delle ZLS nella versione modificata dalla legge di bilancio 2020) nell'attrazione di investimenti, nel caso specifico investimenti diretti esteri, appare significativa in circa i due terzi dei casi analizzati, e dipendente non solo dall'istituzione della zona ma anche e soprattutto dai pacchetti di politiche integrate per la promozione e l'accompagnamento degli investimenti.

Da quanto analizzato emergerebbe come il calcolo degli investimenti derivanti dalle misure della ZLS ricada in un intervallo compreso tra 100 mila e 1,25 milioni di euro per ettaro. Considerando che la ZLS Lazio riguarderà un'area di circa 5709 ettari, come da normativa, è stata ipotizzata un'attivazione su almeno il 70% dell'area pari a circa 4026 ettari, questo determina un intervallo di investimenti totali compresi tra 402,605 milioni di euro e 5032,5625 milioni di euro, che vanno però pesati per i settori rilevanti per la ZLS.

7.3 La stima dell'impatto combinato

Date le assunzioni di cui al paragrafo precedente, è possibile quindi effettuare una stima dell'impatto combinato di investimenti fissi lordi interni, FDI, e del programma ESIF considerando consumi endogeni e acquisto di beni intermedi a prezzi base. I valori monetari delle stime di impatto nelle tabelle che seguono sono espressi in milioni di euro (M€) mentre le unità di lavoro in migliaia (UTP). Nello specifico, si distinguono due scenari: scenario conservativo, in cui gli investimenti fissi lordi ammontano a 100 mila euro per ettaro, e gli FDI aumentano del 25%; scenario favorevole, in cui gli investimenti fissi lordi ammontano a 1,25 milioni di

[41] Zone Economiche Speciali. Settori di intervento, aree produttive e poli logistici per una politica industriale nel Mezzogiorno Elio Manti [Rivista economica del Mezzogiorno - 3-4, 2019]

[42] https://unctad.org/publications-search?f%5B0%5D=product%3A397

euro per ettaro, e gli FDI aumentano del 35%.

Combinando l'aumento degli investimenti fissi lordi, degli FDI e dell'ESIF, nello scenario conservativo la ZLS crea investimenti aggiuntivi per 1,212 miliardi di euro e nello scenario favorevole gli investimenti aggiuntivi ammontano a 3,937 miliardi di euro. L'impatto dei fondi strutturali rimane invariato tra i due scenari. Come possiamo vedere dalla tabella, nello scenario conservativo la ZLS porta un aumento di *output* pari a 1,475 miliardi di euro nel Lazio e 294 milioni di euro nel resto d'Italia. Inoltre, l'impatto sull'occupazione è di 10800 nuovi occupati nel Lazio e 4100 nuovi occupati nel resto d'Italia.

Impatto combinato con consumi endogeni e prezzi base, scenario conservativo

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	1475,6	870,2	10,8	619,7	294	4,1
Diretto	1134,2	675,9	8,1	318,7	155,2	2
Indiretto	129,7	67	0,9	138,4	61,6	0,9
Indotto	211,7	127,3	1,8	162,7	77,2	1,2

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

La tabella di seguito mostra come l'impatto maggiore in termini monetari e occupazionali si abbia nei servizi, seguito dall'impatto nelle costruzioni.

Impatto combinato con consumi endogeni e prezzi base, scenario conservativo, scomposizione a sette settori

	Output			Valore Aggiunto			Unità Lavoro		
	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto
Agricoltura, silvicoltura, pesca	2,2	1,5	2,8	1,3	0,9	1,7	0,1	0	0,1
Attività estrattiva	10,8	0,3	0,3	4,3	0,1	0,1	0	0	0
Industrie Manifatturiere	17,7	10,1	7,3	6,4	3,7	2,5	0,1	0,1	0
Utilities	17,3	7,9	10,9	9,5	4,6	6,6	0,1	0	0
Costruzioni	66,8	9,3	5,6	22,1	3,1	1,8	0,5	0,1	0
Servizi Market	796,6	94,9	171,8	477	50,7	105,9	5,4	0,7	1,5
Servizi non Market	222,7	5,7	13	155,4	3,9	8,7	2	0,1	0,2
TOTALE	1134,2	129,7	211,7	675,9	67	127,3	8,1	0,9	1,8

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

Considerando invece lo scenario favorevole, la ZLS porta un aumento di output pari a 4,335 miliardi di euro nel Lazio e 940 milioni di euro nel resto d'Italia, mentre l'impatto sull'occupazione è di 31500 nuovi occupati nel Lazio e 12400 nuovi occupati nel resto d'Italia.

Impatto combinato con consumi endogeni e prezzi base, scenario favorevole

	Lazio			Resto d'Italia		
	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro	Output	Valore Aggiunto	Unità Lavoro
TOTALE	4335,3	2541,7	31,5	1955,8	940	12,4
Diretto	3331,8	1971,1	23,5	1039,6	516,1	5,9
Indiretto	386,2	199,4	2,8	422,9	188,8	2,8
Indotto	617,3	371,1	5,2	493,4	235,1	3,7

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

Similmente allo scenario conservativo, dalla tabella di seguito rappresentata si evince che l'impatto maggiore in termini monetari e occupazionali si ha nei servizi, seguito dall'impatto nelle costruzioni.

Impatto combinato con consumi endogeni e prezzi base, scenario favorevole, scomposizione a sette settori

	Output			**Valore Aggiunto**			**Unità Lavoro**		
	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto	Diretto	Indiretto	Indotto
Agricoltura, silvicoltura, pesca	5,7	4,4	8,3	3,4	2,7	5	0,1	0,1	0,2
Attività estrattiva	97	0,9	0,8	38,4	0,4	0,3	0,2	0	0
Industrie Manifatturiere	48,6	29,8	21,4	17,8	10,9	7,3	0,3	0,2	0,1
Utilities	51,3	23,5	31,9	28,2	13,7	19,1	0,2	0,1	0,1
Costruzioni	191,8	27,2	16,2	63,5	9	5,4	1,4	0,2	0,1
Servizi Market	2299,5	283,3	501	1374,7	151,2	308,7	15,7	2,1	4,2
Servizi non Market	638	17,1	37,8	445,1	11,5	25,4	5,6	0,2	0,5
TOTALE	3331,8	386,2	617,3	1971,1	199,4	371,1	23,5	2,8	5,2

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

7.4 Conclusioni

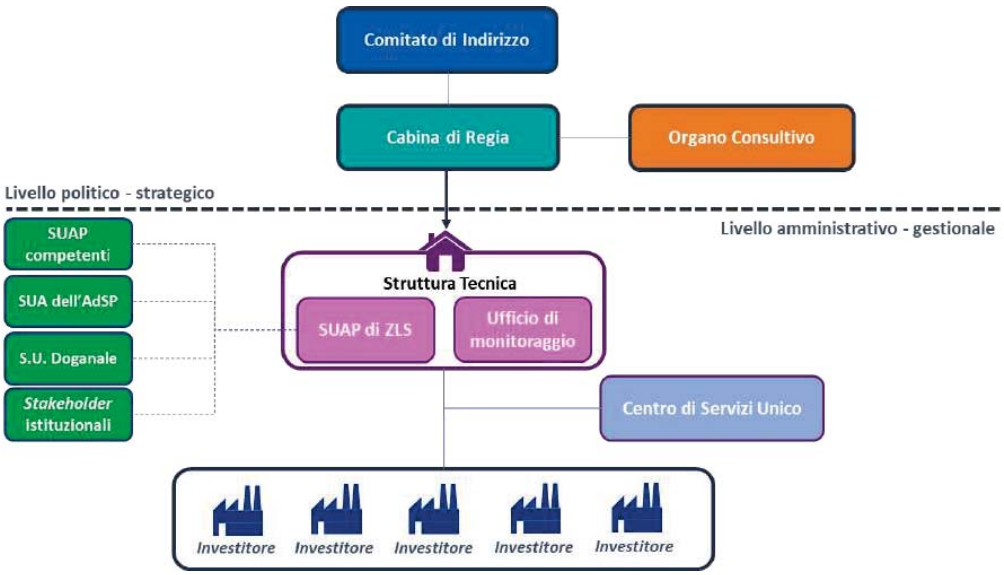
Dalle stime presentate in questa analisi di impatto, si evince come l'implementazione della ZLS nel Lazio, così come in altre zone similari, possa generare esternalità positive sul tessuto economico di riferimento. Cioè è vero sia a livello regionale, ma anche a livello nazionale, per cui un'azione di *policy* coordinata, che coinvolga più regioni italiane e che agisca a livello industriale, di innovazione, sviluppo, nonché di snellimento e semplificazione amministrativa, abbia il potenziale di generare un moltiplicatore ancora più elevato.

8. IL MODELLO DI GOVERNANCE DELLA ZLS - Art. 5, co. 1, lett. i) ; Artt. 9, 10, 11

8.1 Identificazione della struttura di governance

La governance della ZLS del Lazio si articolerà in una struttura funzionale e integrata che contempla due livelli di governo: il livello politico – strategico, composto dagli uffici e dai soggetti a cui è demandata la definizione della strategia e degli indirizzi della ZLS, il coordinamento strategico e la promozione delle iniziative, e il livello amministrativo – gestionale, composto dagli organismi deputati alla gestione, attuazione e monitoraggio dei programmi e delle azioni previste nell'ambito della ZLS. In particolare:

- a livello politico - strategico, il Comitato di Indirizzo, costituto a norma dell'art. 4, comma 6 del D.l. n. 91/2017 e ss.mm.ii., svolgerà le attività di indirizzo previste dal D.P.C.M. n. 40/2024 all'art. 10 e si relazionerà in maniera funzionale e programmatica con una Cabina di Regia regionale istituita per lo svolgimento delle attività di coordinamento strategico, analisi dello stato di attuazione delle iniziative e promozione delle stesse, e con l'Organo Consultivo, quale organismo di consultazione e confronto tra i soggetti coinvolti nel processo di sviluppo della ZLS e i portatori d'interesse regionali;
- a livello amministrativo - gestionale, sarà istituita una Struttura Tecnica regionale, coadiuvata da un Centro di Servizi Unico, con il compito di coordinare le attività degli altri soggetti amministrativi ed istituzionali coinvolti nella fase gestionale e attuativa e con funzioni di raccordo con il territorio e le imprese per l'avvio e la gestione delle iniziative in area ZLS, in funzione del ruolo di sportello unico di ZLS ad essa attribuito.



8.2 Il livello politico – strategico

8.2.1 Il Comitato di Indirizzo

Il DPCM n. 40 del 2024 stabilisce quali siano gli organi di controllo della ZLS e sono rispettivamente il Comitato di Indirizzo e la Cabina di Regia.

Il Comitato di indirizzo, a norma dell'art 10 del DPCM 40/2024, è il soggetto preposto all'amministrazione della ZLS.

È istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Presidente della Regione.

È composto dal Presidente della Regione o suo delegato, dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale e un rappresentante per ciascuno delle seguenti Amministrazioni: Dipartimento per le Politiche di Coesione e per il Sud della Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero delle Imprese e del Made in Italy, Consorzi di sviluppo industriale (laddove esistenti).

Il Presidente della Provincia o delle Province coinvolte e i Sindaci dei comuni interessati o loro delegati partecipano in qualità di uditori.

Il Comitato di Indirizzo svolge funzioni di tipo politico-strategico ed ha il compito di:

- assicurare gli strumenti che garantiscono l'insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nella ZLS, nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali, l'utilizzo di servizi sia economici che tecnologici nell'ambito ZLS, l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi;
- promuovere e implementare forme di collaborazione tra lo sportello unico amministrativo dell'Autorità di sistema portuale e gli sportelli unici per le attività produttive già esistenti;
- definire le condizioni di accesso alle infrastrutture esistenti e previste nel Piano di sviluppo strategico nel rispetto della normativa europea, delle normative vigenti in materia di sicurezza, nonché delle disposizioni vigenti in materia di semplificazione previsti;
- svolgere la verifica per ciascuna impresa dell'avvio del programma di attività economiche imprenditoriali o degli investimenti di natura incrementale, oggetto delle semplificazioni e trasmettere la relativa comunicazione all'Agenzia delle Entrate ai fini dell'ammissione alle agevolazioni di cui all' articolo 1, comma 64, della legge n. 205 del 2017;
- attivarsi per la sottoscrizione di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, volti a disciplinare procedure semplificate;
- effettuare il controllo che le imprese beneficiarie mantengano la loro attività nell'area ZLS per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni e trasmettere la relativa comunicazione all'Agenzia delle Entrate, ai fini dell'adozione degli eventuali provvedimenti di revoca dei benefici concessi e goduti;
- assicurare il rispetto del Piano di Sviluppo Strategico anche promuovendo iniziative di coordinamento degli obiettivi di sviluppo con la pianificazione e la programmazione regionale e dell'Autorità di Sistema Portuale;
- sovrintendere all'espletamento delle procedure di autorizzazione per gli accordi o le convenzioni quadro che si intenda stipulare con le banche e gli intermediari finanziari;
- assicurare l'individuazione del soggetto responsabile dell'inserimento dei dati identificativi di ogni singola iniziativa, nonché dei dati di avanzamento delle iniziative stesse nel sistema di monitoraggio unitario istituito presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato;
- proporre le modifiche al perimetro della ZLS ai sensi dell'articolo 8, comma 2, DPCM 40/2024, fermo restando il rispetto del limite massimo delle superfici indicate per ciascuna regione nell'Allegato 1 del DPCM di cui prima.

Al fine di consentire al Comitato di Indirizzo di agire nelle migliori modalità possibili, quest'ultimo può adottare un proprio regolamento interno, che definisce:

a) la periodicità e le modalità di convocazione delle riunioni ordinarie, con cadenza almeno trimestrale, e di quelle straordinarie;
b) le modalità delle deliberazioni e i requisiti per la validità delle stesse;

c) le modalità e gli strumenti che assicurino la consultazione periodica degli enti locali sul cui territorio insiste la ZLS, nonché delle associazioni imprenditoriali e delle organizzazioni sindacali.

Inoltre, il Comitato di indirizzo può individuare al proprio interno un componente cui delegare le azioni di attuazione in particolari aree o materie della ZLS, fermo restando la natura collegiale delle decisioni e tenendo conto delle funzioni precipue delle istituzioni rappresentate nel Comitato stesso.

8.2.2 La Cabina di Regia

La governance delle Zone Logistiche Semplificate prevede anche una Cabina di regia, istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, con compiti di coordinamento generale delle politiche in ambito ZLS, finalizzate a garantirne la piena operatività e l'azione sinergica.

La Cabina di regia ZLS è presieduta dal Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR ed è composta dal Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie, dal Ministro per la Pubblica Amministrazione, dal Ministro dell'Economia e delle Finanze, dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministro delle Imprese e del Made in Italy, dai Presidenti delle Regioni e delle Province autonome in cui sono istituite le ZLS e dai presidenti dei Comitati di indirizzo delle ZLS, qualora diversi dai Presidenti delle regioni, nonché dagli altri Ministri competenti in base all'ordine del giorno.

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

8.2.3 Il ruolo del Dipartimento per le Politiche di Coesione e per il Sud della Presidenza del Consiglio dei ministri e l'attività di monitoraggio

Nell'ambito della governance della ZLS, ricopre senz'altro un ruolo fondamentale anche il Dipartimento per le Politiche di Coesione e per il Sud della Presidenza del Consiglio dei ministri, il quale assicura il monitoraggio degli interventi e degli incentivi concessi.

Infatti, il Dipartimento in questione, in raccordo con il Comitato di Indirizzo, individua un piano di monitoraggio che, sulla base dei dati inseriti nel sistema di consenta di valutare l'efficacia delle iniziative attraverso i seguenti principali indicatori di realizzazione e risultato:

a) numero di nuove imprese insediate nella ZLS suddivise per settore merceologico e classe dimensionale;
b) numero di nuovi occupati in imprese insediate nella ZLS;
c) valore del fatturato delle imprese insediate nella ZLS suddivise per classe dimensionale;
d) valore totale dei nuovi investimenti e suddivisione per classe dimensionale.

Dopo sette anni dall'istituzione delle ZLS, e successivamente con cadenza almeno biennale in caso di rinnovo, il Dipartimento valuta i risultati ottenuti e propone eventuali modifiche o integrazioni al decreto istitutivo della ZLS.

8.3 Il livello amministrativo – gestionale

8.3.1 La Struttura Tecnica

Alla Struttura Tecnica per la ZLS del Lazio sarà attribuito il ruolo di Sportello Unico per le attività produttive localizzate in area ZLS, in virtù del quale provvederà all'espletamento delle funzioni amministrative connesse all'operatività della ZLS, in raccordo con i SUAP territorialmente competenti, con lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale e con lo Sportello Unico Doganale.

Sarà composta da personale interno alla Regione Lazio, individuato con apposito atto di organizzazione entro 30 giorni dall'approvazione del Piano di Sviluppo Strategico.

La Struttura Tecnica rappresenterà il punto di contatto con gli investitori e, più in generale, con i soggetti interessati a localizzare le proprie attività nell'area di competenza della ZLS, costituendo, pertanto, lo strumento di raccordo con il territorio e le imprese per l'avvio e la gestione delle iniziative in area ZLS. In particolare, si occuperà di:

- fornire informazioni alle imprese relative alle opportunità localizzative in area ZLS (in termini di agevolazioni, incentivi e finanziamenti disponibili), alle modalità e procedure di accesso alla ZLS, alle normative applicabili;
- gestire il front-office con le imprese insediate o che intendono insediarsi in area ZLS;
- fornire assistenza e consulenza alle imprese localizzate in area ZLS, per il superamento delle criticità eventualmente riscontrate durante lo svolgimento dell'attività d'impresa, nonché per ulteriori necessità ed esigenze sopraggiunte;
- acquisire le istanze pervenute dalle imprese e la relativa documentazione di supporto, verificandone la completezza e la correttezza;
- interloquire con le istituzioni competenti, al fine di consentirne una celere istruttoria delle istanze pervenute;
- acquisire gli esiti delle istruttorie e procedere al rilascio delle autorizzazioni, intese, licenze, concessioni, nulla osta e permessi necessari all'avvio delle attività in area ZLS;
- coordinarne le attività afferenti alla ZLS di pertinenza dei SUAP territorialmente competenti e del SUA, supportandoli nell'interpretazione e nell'applicazione della normativa di riferimento e degli adempimenti operativi connessi per consentire l'insediamento, l'avvio e l'esercizio delle attività impresa in area ZLS;
- interloquire e stimolare le diverse strutture regionali interessate da procedimenti amministrativi in materia di attività economiche e d'impresa;
- supportare il Comitato di Indirizzo nel monitoraggio dello stato di stato di attuazione della ZLS (a tal fine, sarà istituito, all'interno della Struttura Tecnica, un Ufficio di monitoraggio).

Unità SUAP ZLS

Per lo svolgimento delle attività soprindicate la Struttura Tecnica opererà, tramite l'unità SUAP della ZLS, in stretto coordinamento non solo con i SUAP territorialmente competenti e con il SUA dell'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, ma con un considerevole numero di soggetti tecnici e strutture regionali tra cui, a titolo esemplificativo ma non esaustivo;

- gli Uffici tecnici della Regione Lazio;
- i Comuni a cui afferiscono le aree incluse nella ZLS;
- l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – ADM;
- le Capitanerie di Porto dei Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta;
- i Vigili del Fuoco;
- le Aziende Sanitarie Locali – ASL;
- gli Interporti e Aree logistiche coinvolte;
- l'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade - ANAS;

- il Gruppo Ferrovie dello Stato (Rete Ferroviaria Italiana/Trenitalia);
- ENEL e altri fornitori di energia elettrica;
- Unioncamere Lazio;
- Banche ed istituzioni finanziarie coinvolte in eventuali programmi di incentivazione e/o finanziamento di infrastrutture;
- le Università del Lazio coinvolte in eventuali progetti di R&S;
- l'Ente Regionale per il Diritto allo Studio e alla Conoscenza – DiSCo Lazio;
- LazioInnova;
- il Consorzio Industriale Unico del Lazio;
- l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Lazio – ARPA Lazio,
- l'Agenzia Regionale per lo Sviluppo e l'Innovazione dell'Agricoltura del Lazio – ARSIAL;
- l'Agenzia Regionale del Turismo del Lazio;
- l'Azienda Strade Lazio – ASTRAL;
- Aeroporti di Roma – ADR S.p.A.

Ufficio di monitoraggio

L'Ufficio di monitoraggio è l'unità deputata al monitoraggio costante delle attività attivate nell'ambito del Piano di Sviluppo Strategico.

Al fine di consentire tale attività sarà individuato e costruito un sistema di monitoraggio interno, basato su un set di informazioni relative alla singola iniziativa, da confrontare con i valori-obiettivo definiti dal presente Piano, al fine di realizzare un'attività di valutazione ongoing, fondamentale per consentire repentini interventi di ripianificazione, risoluzione di criticità, e di previsione. Si rimanda, a riguardo al modello previsto per le valutazioni d'impatto (cfr. Capitolo "Modello di valutazione degli impatti").

Tale attività di monitoraggio sarà finalizzata altresì a consentire alla governance della ZLS di prevedere la domanda dei singoli settori di competenza della ZLS e di monitorare, in questo modo, l'evoluzione del mercato di settore. L'Ufficio si interfaccerà con tutti gli stakeholder istituzionali titolari delle attività di monitoraggio a livello nazionale, e riferirà alla Cabina di Regia sui risultati delle proprie attività al fine di consentire alla Cabina di Regia di analizzare lo stato di attuazione del Piano di Sviluppo Strategico e formulare raccomandazioni e/o identificare azioni correttive con riferimento alle criticità eventualmente riscontrate da proporre al Comitato di Indirizzo.

8.3.2 Il Centro di Servizi Unico

Tenuto conto della necessità di ottimizzare il percorso relazionale con i beneficiari della ZLS, la Struttura Tecnica sarà coadiuvata da un Centro di Servizi Unico quale "luogo" di concentrazione di servizi di consulenza ed assistenza tecnica, finanziaria, legale e amministrativo-fiscale da erogare nei confronti delle imprese che vorranno insediarsi nella ZLS, al fine di semplificarne l'accesso alla ZLS e ai relativi benefici.

In seguito all'approvazione del Piano di Sviluppo Strategico, la Regione Lazio provvederà all'istituzione del Centro di Servizi Unico, il quale sarà composto da un team di assistenza tecnico- specialistica a supporto, formato da risorse interne alla Regione e/o esterne.

In qualità di hub di servizi assistenza tecnica, finanziaria, legale e amministrativo-fiscale erogati in favore delle imprese che vorranno insediarsi nella ZLS, il ruolo del Centro di Servizi Unico è, perciò, quello di migliorare la capacità amministrativa della Struttura Tecnica nell'interazione con i beneficiari della ZLS, al fine di semplificare il percorso di accesso alla ZLS e ai relativi benefici.

Le attività di supporto e assistenza erogate dal Centro di Servizi Unico, si sintetizzano principalmente in:

- animazione territoriale e supporto nell'attuazione di un programma di comunicazione, *marketing* e *lobbying* istituzionale:
  - presentazione del programma di sviluppo della ZLS agli stakeholder territoriali (Camera di Commercio, Unione industriali, Associazioni datoriali, Sindacati, ecc.) ed attuazione delle azioni di comunicazione;
  - definizione di azioni di promozione delle opportunità della ZLS.
- *help desk* per i beneficiari della ZLS, attraverso la costituzione di un sistema di ascolto ed assistenza rivolto a coloro che intendono usufruire delle agevolazioni della ZLS, con lo scopo di fornire informazioni, supporto e linee guida relativamente al percorso per accedere ai benefici della ZLS, mediante attivazione di diversi canali dedicati, quali:
  - numero verde gratuito;
  - piattaforma *web*, alimentando anche la sezione FAQ *"frequently asked questions"*;
  - messaggistica istantanea accessibile tramite la piattaforma *web*;
  - *e-mail;*
  - incontri *one to one*.
- assistenza tecnica ai progetti di adesione, tramite servizi di assistenza e consulenza gratuita a coloro che intendono accedere alle agevolazioni previste dalla ZLS nello sviluppo del programma di investimento, in particolare nelle seguenti attività:
  - supporto nello sviluppo dell'idea di progetto (valutazione dell'idea di progetto, redazione del
  - business plan, ecc.);
  - supporto nel matching tra idea progetto e opportunità finanziarie, anche con riferimento agli strumenti messi in campo dal sistema del credito;
  - consulenza tecnica, amministrativa, legale e fiscale nella predisposizione del programma di sviluppo (descrizione degli interventi, indicazione delle aree e delle strutture di interesse, quadro finanziario degli investimenti, analisi dei vantaggi, impatto occupazionale, recupero e riqualificazione di strutture dismesse, progetto di ricerca industriale e sviluppo sperimentale, obiettivi di tutela ambientale, risparmio energetico, adattamento ai cambiamenti climatici);
  - supporto alle attività di promozione industriale del SUA dell'AdSP:
    - selezione delle aree e delle strutture per l'insediamento;
    - esecuzione dei procedimenti amministrativi ed autorizzativi per la fase di insediamento, realizzazione e svolgimento dell'attività economica nella ZLS;
    - accompagnamento nelle attività propedeutiche alla presentazione delle istanze di accesso alle misure agevolative previste dalla ZLS, attraverso il supporto alla predisposizione della relativa modulistica e alla trasmissione della stessa, secondo modalità e tempistiche previste dalla normativa vigente;
- supporto all'Ufficio di monitoraggio interno alla Struttura Tecnica, al fine di fornire agli *stakeholder* (Stato, Regione, Comitato d'Indirizzo, ecc.) dati circa l'operato dei beneficiari ZLS, valutandolo secondo le logiche dell'efficienza economica, della tutela ambientale e dell'impatto socioeconomico. In particolare, sarà definito un sistema di monitoraggio analitico che verrà alimentato con continuità e restituirà report di sintesi utili per le attività di valutazione.

Per lo svolgimento delle attività sopraindicate, il Centro di Servizi Unico si doterà di una piattaforma informativa, che costituirà un fondamentale punto di contatto ed il principale strumento informativo e di supporto per i soggetti che intendono avviare attività imprenditoriale o investire nella ZLS. Attraverso la piattaforma si renderanno disponibili le linee guida applicative sui principali adempimenti in ambito ZLS, l'elenco dei servizi di accompagnamento attivabili a supporto dei progetti di adesione alle ZLS, informazioni utili ai fruitori circa le ulteriori opportunità finanziarie e benefici fiscali cumulabili con l'investimento ZLS.

Tale piattaforma costituirà lo strumento di armonizzazione e valorizzazione delle componenti informative già in uso presso i diversi uffici di *front-office* previsti (Rete dei SUAP, S.U. Doganale, Punto Unico di Contatto regionale, SUA).

8.4 Accordi, Convenzioni e protocolli d'intesa

8.4.1 Gli accordi con le Prefetture

La Regione Lazio, in osservanza delle prescrizioni di cui all'art. 10, comma 6 del D.P.C.M. n. 40/2024, e al fine di garantire la trasparenza delle procedure di ammissione e di gestione ai regimi agevolati ed ai benefici previsti dalla ZLS per le imprese, garantire un adeguato livello di sicurezza e protezione degli investimenti effettuati e da effettuare in area ZLS, nonché di prevenire, controllare e contrastare le ingerenze della criminalità organizzata intende promuovere la stipula di appositi protocolli con le Prefetture territorialmente competenti ai fini della verifica dei profili di legalità con riguardo all'attuazione degli interventi previsti nelle ZLS, con le quali si programmeranno e attiveranno azioni di monitoraggio in merito alla titolarità delle aree individuate e perimetrate, per poter identificare e segnalare speculazioni legate al mutamento della titolarità delle stesse.

Si ricorda, peraltro, che le aree individuate nella perimetrazione della ZLS sono costruite nella logica di non prevedere alcun cambio di destinazione d'uso e, conseguentemente, l'attivazione delle Prefetture per le verifiche di competenza e l'acquisizione del relativo parere.

Le anomalie e le risultanze delle attività di verifica dei profili di legalità saranno condivise, tramite la Struttura Tecnica, con le strutture coinvolte nella gestione della ZLS, con la Cabina di Regia, che a sua volta riferirà al Comitato di Indirizzo.

8.4.2 Altri accordi, convenzioni e protocolli d'intesa

Ai sensi dell'art.5 comma 1, lettera l) del DPCM n. 40/2024, la Regione Lazio promuoverà la formalizzazione di "…accordi con le Amministrazioni centrali dello Stato…", nonché di "… convenzioni con organismi, ovvero, strutture nazionali a totale partecipazione pubblica", che la Regione Lazio ha attivato "…per l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZLS". Per gli accordi, i protocolli e le convenzioni utili a semplificare il funzionamento della ZLS si rimanda al Capitolo "Semplificazione e benefici amministrativi". Si presentano, tuttavia, di seguito gli schemi di accordi già previsti dalla Regione Lazio che potrebbero essere replicati con finalità di promuovere la ZLS.

Protocollo d'intesa per il consolidamento e l'attrazione degli investimenti esteri tra Regione Lazio, Unindustria e Confindustria

Lo schema di protocollo è stato previsto con proposta di delibera di Giunta n. 12726 del 17 luglio 2019 e presenta i seguenti obiettivi:

- favorire il mantenimento delle attività delle imprese multinazionali già presenti nel territorio regionale (*retention*), al fine di attrarre nuovi investimenti attraverso un dialogo continuo con gli investitori e la valorizzazione delle imprese estere presenti e del loro impatto economico sul territorio regionale;
- promuovere a conoscenza del ruolo e delle potenzialità derivanti dalle imprese multinazionali per i territori anche con riferimento a tematiche quali la sostenibilità ambientale, l'economia circolare e il *welfare* (benessere sociale), la messa a sistema delle informazioni qualitative e quantitative già a disposizione della Regione Lazio, del Governo centrale, del Sistema Confindustria e di Unindustria. In quest'ambito specifico particolare attenzione verrà prestata all'analisi delle reti di innovazione e delle filiere industriali connesse alle multinazionali, ai processi di digitalizzazione del mondo manifatturiero, allo sviluppo di politiche per attrarre particolari tipologie di investimenti come centri di formazione aziendale, centri di competenza (es. trasferimento tecnologico, digitalizzazione, gestione risorse umane), centri servizi condivisi (es. logistica, acquisti, servizi amministrativi), o ancora centri direzionali regionali o mondiali (es. i cosiddetti *regional* o *head-quarters*). Sono approfonditi, inoltre, i settori che caratterizzano l'"ecosistema dell'innovazione" regionale individuati dalla *Smart Specialisation Strategy*: scienze della vita, beni e tecnologie della cultura, aerospazio, *green economy*, *agrifood*, industrie creative digitali, sicurezza;

- incoraggiare lo scambio di esperienze tra la Regione e le Istituzioni nazionali, anche per creare una maggiore condivisione delle *best practice* in termini di procedure amministrative e autorizzative, nonché di accordi di mantenimento e consolidamento delle attività estere in Italia e nel Lazio, comprese eventuali proposte legislative, fiscali e promozionali da portare all'attenzione delle altre Regioni e del Governo nazionale, anche per tramite del Comitato attrazione investimenti esteri (di cui al D.l. 133/2014 e successivo D.M. 28/11/2017).

Quadro di riferimento per Invest in lazio

Ai sensi della delibera n.740/2024 che programma l'avvio delle attività relative ad Invest in Lazio - Strategia per l'attrazione di investimenti diretti esteri ed esterni sul territorio regionale, le convenzioni e protocolli d'intesa stretti dalla Regione Lazio riguardano principalmente:

- Protocollo d'intesa con Unindustria e Confindustria: Approvato con la DGR n. 497 del 2019, finalizzato al consolidamento e all'attrazione di investimenti esteri, in particolare collaborazioni per promuovere investimenti produttivi;
- Convenzione con la Camera di Commercio di Roma: Per la partecipazione congiunta al programma di eventi e fiere promozionali del sistema produttivo laziale;
- Memorandum of Understanding con Unindustria: Confermato con la determinazione dirigenziale n. G01777 del 2023, per l'attuazione di azioni di consolidamento e attrazione di investimenti

Protocollo di intesa tra Regione Lazio, Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, Ministero Sviluppo Economico e Invitalia per la Bonifica e la Reindustrializzazione del Sito di Interesse Nazionale Valle del Sacco

Il protocollo, firmato nel marzo 2020 e di durata biennale, aveva l'obiettivo di promuovere e accelerare l'attuazione dei procedimenti di bonifica del SIN Bacino del fiume Sacco, al fine di garantire il pieno utilizzo industriale e lo sviluppo di attività economiche e produttive sostenibili dal punto di vista ambientale e coerenti con l'esigenza di assicurare il rilancio dell'occupazione attraverso la valorizzazione delle forze lavorative dell'area. Il protocollo stabiliva le iniziative volte a garantire l'efficacia, la tempestività e l'attività integrata e coordinata dei diversi attori, favorendo la confluenza delle risorse finanziarie e l'armonizzazione dei procedimenti amministrativi.

REGIONE LAZIO

ART. 5, COMMA 1, LETTERA H) DPCM 40/2024

9. La consultazione dei soggetti interessati alla costituzione della ZLS – Art. 5, co. 1, lett. h) DPCM 40/2024

Il processo di elaborazione della Proposta di Piano strategico per l'istituzione della ZLS della Regione Lazio ha previsto, in linea con le indicazioni della norma di riferimento nazionale, il coinvolgimento e la consultazione dei pertinenti soggetti pubblici e privati previsti dalla normativa regionale in materia di negoziazione istituzionale, economica e territoriale.

Un primo significativo livello di coinvolgimento operativo dei partner direttamente interessati alla elaborazione della Proposta di ZLS, ha riguardato il profilo tecnico-amministrativo, con i Rappresentanti dei Soggetti istituzionali locali interpellati ai fini dell'acquisizione dei dati, delle informazioni e degli elaborati tecnici necessari per la preparazione della proposta di Piano strategico per l'istituzione della ZLS. L'attività di consultazione e ascolto è stata quindi condotta nella prima fase dello studio del 2021 come da delibera Deliberazione della Giunta Regionale dell'8 febbraio 2022, n. 40.

Ai fini del presente aggiornamento la Regione Lazio ha costituito un gruppo di lavoro coordinato dalla Direzione generale della Regione Lazio che ha coinvolto le seguenti direzioni competenti per materia:

- Direzione regionale ambiente, cambiamenti climatici, transizione energetica e sostenibilità, parchi
- Direzione regionale ciclo dei rifiuti
- Direzione regionale lavori pubblici e infrastrutture, innovazione tecnologica
- Direzione regionale programmazione economica, centrale acquisti, fondi europei, PNRR
- Direzione regionale sviluppo economico, attività produttive e ricerca
- Direzione regionale trasporti, mobilità, tutela del territorio, demanio e patrimonio
- Direzione regionale urbanistica e politiche abitative, pianificazione territoriale, politiche del mare

Nel 2024 in relazione al presente piano sono state inoltre attivate le consultazioni e ascolto di:

- Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
- Associazioni Datoriali e di Categoria
- FEDERLAZIO
- SACID
- UNINDUSTRIA
- Consorzio Industriale del Lazio
- CGIL Lazio;
- CISL Lazio;
- UIL Lazio;

- Sindaci dei Comuni di:
  - Civitavecchia
  - Fiumicino
  - Gaeta
  - Accumoli
  - Albano Laziale
  - Amatrice
  - Anagni
  - Aprilia
  - Ardea
  - Campagnano di Roma

- Cassino
- Castelforte
- Ceccano
- Ceprano
- Cisterna di Latina
- Cittaducale
- Civita Castellana
- Colleferro
- Fara in Sabina
- Ferentino
- Fiano Romano
- Fondi
- Formello
- Formia
- Frosinone
- Guidonia Montecelio
- Itri
- Latina
- Leonessa
- Minturno
- Monterotondo
- Orte
- Patrica
- Piedimonte San Germano
- Pomezia
- Pontinia
- Rieti
- Roma
- Sant'Andrea del Garigliano
- Sant'Ambrogio sul Garigliano
- Sant'Apollinare
- San Giorgio a Liri
- Santi Cosma e Damiano
- San Vittore del Lazio
- Tarquinia
- Tivoli
- Velletri
- Villa Santa Lucia
- Viterbo

La Regione Lazio ha valorizzato gli esiti del processo di ascolto e consultazione ponendo particolare attenzione alle posizioni espresse da tutti i soggetti convolti in uno spirito di leale collaborazione e accolto i contributi per quanto compatibili con la natura dell'istituenda ZLS e i requisiti normativi.

ART. 5, COMMA 1, LETTERA L) DPCM 40/2024

Si precisa che la lettera l) relativa comma 1 dell'Art.5 del DPCM 40/2024, non risulta applicabile con il presente Piano di Sviluppo Strategico della Zona Logistica Semplificata del Lazio – Attrazione Lazio.

Allegato 1

N.	Comune	Provincia	Area107.3 lett. C	Aree Portuali incluse nella ZLS (ha)	Aree della ZLS (ha)
1	Civitavecchia	RM	SI	157,63	66,00
2	Fiumicino	RM	NO	18,11	20,19
3	Gaeta	LT	SI	17,53	201,98
4	Accumoli	RI	SI	0,00	5,21
5	Albano Laziale	RM	NO	0,00	71,00
6	Amatrice	RI	SI	0,00	4,00
7	Anagni	FR	SI	0,00	66,80
8	Aprilia	LT	SI	0,00	163,00
9	Ardea	RM	NO	0,00	24,00
10	Campagnano di Roma	RM	NO	0,00	8,61
11	Cassino	FR	SI	0,00	39,12
12	Castelforte	LT	SI	0,00	8,00
13	Ceccano	FR	SI	0,00	81,42
14	Ceprano	FR	NO	0,00	3,80
15	Cisterna di Latina	LT	SI	0,00	192,00
16	Cittaducale	RI	SI	0,00	50,28
17	Civita Castellana	VT	SI	0,00	48,00
18	Colleferro	RM	NO	0,00	314,00
19	Fara in Sabina	RI	NO	0,00	63,26
20	Ferentino	FR	SI	0,00	77,10
21	Fiano Romano	RM	NO	0,00	40,00
22	Fondi	LT	SI	0,00	69,70
23	Formello	RM	NO	0,00	29,60
24	Formia	LT	SI	0,00	142,22
25	Frosinone	FR	SI	0,00	530,00
26	Guidonia Montecelio	RM	Sì, in parte	0,00	350,00
27	Itri	LT	SI	0,00	6,10
28	Latina	LT	Sì, in parte	0,00	279,76
29	Leonessa	RI	SI	0,00	4,00
30	Minturno	LT	SI	0,00	9,00
31	Monterotondo	RM	NO	0,00	39,00
32	Orte	VT	SI	0,00	80,00
33	Patrica	FR	SI	0,00	180,00
34	Piedimonte San Germano	FR	SI	0,00	23,42
35	Pomezia	RM	SI	0,00	420,00
36	Pontinia	LT	NO	0,00	33,26
37	Rieti	RI	SI	0,00	187,01
38	Roma	RM	Sì, in parte	0,00	1157,00
39	Sant'Andrea del Garigliano	FR	SI	0,00	4,00
40	Sant'Ambrogio sul Garigliano	FR	SI	0,00	4,00
41	Sant'Apollinare	FR	SI	0,00	4,00
42	San Giorgio a Liri	FR	NO	0,00	6,90
43	Santi Cosma e Damiano	LT	SI	0,00	7,00
44	San Vittore del Lazio	FR	SI	0,00	4,40
45	Tarquinia	VT	SI	0,00	52,52
46	Tivoli	RM	Sì, in parte	0,00	115,30
47	Velletri	RM	SI	0,00	72,00
48	Villa Santa Lucia	FR	SI	0,00	7,89
49	Viterbo	VT	SI	0,00	149,88
	Totale			**193,27**	**5.515,73**
	Totale aree ZLS Lazio				**5.709,00**