

#sglno2024



STATI GENERALI
DELLA LOGISTICA
DEL NORD-OVEST

2024



REGIONE
PIEMONTE



Regione
Lombardia

4

PORTUALITÀ MARITTIMA, CONNESSIONE AI PORTI E OTTIMIZZAZIONE DELL'OPERATIVITÀ E DEI CONTROLLI

(a cura di Regione Liguria)

Il nuovo DPCM ZLS: prospettive di applicazione

Moderatore: **Filippo Mancuso** (Assonime)

Relatori: **Stefano Zunarelli** (Dipartimento di scienze giuridiche Università degli studi di Bologna), **Laura Ghio** (Dirigente Pianificazione e interim Innovazione e Processi presso Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale), **Emanuele Profice** (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale), **Federica Montaresi** (Segretario Generale - Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale), **Azzurra Scasso** (Legal & General Affairs office Spediporto), **Leopoldo da Passano** (Confindustria Genova), **Paolo Faconti** (Confindustria La Spezia).

Introduzione

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

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

Le caratteristiche:

- L'inclusione di almeno un'area portuale compresa nella rete transeuropea dei trasporti Ten-t e aree retroportuali, anche di carattere produttivo, nonché laddove esistenti aree aeroportuali, piattaforme logistiche e interporti.
- La perimetrazione complessiva non si avvale del principio della contiguità territoriale, perciò le aree che la compongono possono essere separate geograficamente, purché siano legate da un chiaro nesso economico-funzionale. Quindi, le aree indicate nel Piano di sviluppo strategico ZLS, devono condividere attività economico-produttive, anche solo di potenziale sviluppo, e adeguate infrastrutture di collegamento.
- Sono escluse le zone residenziali, mentre l'estensione complessiva perimetrata non può eccedere la superficie totale indicata nell'Allegato 1) del DPCM n. 40/2024, recante il Regolamento attuativo delle ZLS;
- La durata di 7 anni prorogabile per altri 7.

I riferimenti normativi fondamentali

- L. 205/2017 art. 1 cc. 61-65 e ss.mm.ii.
- L. 12/2019 (semplificazioni)
- Art. 48-quinquies del DL 76/2020 convertito con modificazioni in L.120/2020
- DPCM 40/2024

Le regole generali

A) DIMENSIONI

a. Ettari massimi per regione (All.1 al DPCM 40/2024):

i.	Liguria	1564 (saturati)
ii.	Piemonte	5011 (di cui 2300 già perimetrati)
iii.	Lombardia	9576 (in corso le perimetrazioni)

B) VANTAGGI AMMINISTRATIVI

a. riduzione di un terzo dei seguenti termini procedurali:

- termini di cui agli artt. 2 e 19 della L. 241/1990;
- termini in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA);
- termini in materia di valutazione ambientale strategica (VAS);
- termini in materia di autorizzazione integrata ambientale (AIA);
- termini in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA);
- termini in materia di autorizzazione paesaggistica;
- termini in materia di concessioni demaniali portuali;
- termini in materia edilizia;

b. riduzione della metà dei termini di cui agli artt. 14 bis e 17 bis della L. 241/1990 previsti per l'adozione di eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta, comunque denominati, per i quali è richiesta l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri

atti di assenso di competenza di più amministrazioni (conferenza di servizi semplificata).

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

C) VANTAGGI FISCALI

a. Crediti di imposta 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: plafond 2024 pari a 100 milioni di euro (DL coesione 2024) (cfr. Decisione della Commissione Europea C(2023)8654 final del 18 dicembre 2023 con cui è stata approvata la vigente carta degli aiuti di stato 2021-2027).

D) VANTAGGI ULTERIORI

- a. Ulteriori vantaggi territoriali (es. riduzione IRAP dove deliberato dalle regioni)
- b. Ulteriori vantaggi doganali: possibilità di istituire Zone Doganali Intercluse

Comitato di indirizzo

1. Il Comitato di indirizzo è il soggetto per la gestione e l'amministrazione della ZLS. E' istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Presidente della Regione, ed è composto da:

- a) il Presidente della Regione o suo delegato, che lo presiede. In caso di ZLS interregionale, la presidenza è assegnata a uno dei Presidenti delle regioni interessate individuato nel Piano di sviluppo strategico, o a un suo delegato;
- b) il Presidente dell'Autorità di sistema portuale;
- c) un rappresentante del Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud;
- d) un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- e) un rappresentante del Ministero delle imprese e del made in Italy;
- f) un rappresentante dei Consorzi di sviluppo industriale, laddove esistenti;
- g) il Presidente della provincia o delle province ricomprese, in tutto o in parte, nella ZLS, in qualità di uditor, o suo delegato;
- h) i Sindaci dei comuni ricompresi nella ZLS, in qualità di uditori, o loro delegati (NB i comuni sono uditori, i piani non devono essere approvati da loro una volta convenute le mappature)

Sono in corso interlocuzioni, per la ZLS "atipica" di Genova, per avere nel board anche i presidenti delle regioni Emilia-Romagna, Piemonte e Lombardia in virtù della clausola di cui all'art. 14 c. 1 del DPCM 40/2024. In ogni caso, per entrambe le ZLS, i presidenti o loro delegati delle regioni che non abbiano la presidenza delle ZLS saranno consultori permanenti del Comitato. Al Comitato, per entrambe le ZLS, sarà affiancato un Comitato consultivo degli stakeholder, per previsione del regolamento di Comitato.

Istituzione e funzionamento

- Proposta della Regione (o delle Regioni, in caso di ZLS interregionale “pura”)
- Al termine dell'istruttoria ministeriale, DPCM di istituzione (nel caso della ZLS “Porto e retroporto di Genova” è sufficiente la presa d'atto, considerando che essa è stata istituita per legge)
- Designazione dei componenti del Comitato di Indirizzo, presieduto dal presidente di una delle regioni coinvolte o suo delegato
- Regolamento interno del Comitato
- Possibilità di revisione dei perimetri
- Possibilità di aggiungere
- Struttura di supporto: dipendenti delle regioni e delle AdSP col supporto dei dipendenti dei Comuni
- SUAP cui presentare le domande: quelli delle AdSP; nelle more, quelli dei Comuni; in capo al ricevente resta la conferenza di servizi che valuta ed approva/respinge il progetto
- AU (autorizzazione unica): rilasciata da Regione Liguria per tutti i perimetri.

Le ZLS del Nord Ovest: stato dell'arte

A) ZLS PORTO E RETROPORTO DI GENOVA

Piano di sviluppo strategico, validato con Relazione di Giunta RL n. 511 dell'11 giugno 2021, trasmesso per avvio di istruttoria (luglio 2021).

Addendum al piano 2021 alla luce del DPCM 40/2024 integrato con le mappe di dettaglio (in corso).

Dopo l'invio dell'Addendum e la relativa istruttoria, nomina dei componenti del Comitato di Indirizzo e avvio dell'operatività settennale.

Comprende inizialmente le aree dei retroporti di cui all'art. 7 della L. 130/2018 (Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure), del porto di Genova e delle aree individuate dal Comune di Genova su Geoportale per un totale di ettari potenziali pari al delta tra il totale ligure e gli ettari della ZLS spezzina di cui sotto. Le aree di Piacenza e Casalgrande sono a carico della Regione Emilia-Romagna, giusta accordo stipulato a giugno 2024. Ha fatto seguito proposta di integrazione delle aree piemontesi (febbraio 2022).

B) ZLS PORTO E RETROPORTO DELLA SPEZIA

Piano approvato con DGR 623/2024, trasmesso per avvio istruttoria (giugno 2024).

Comprende aree dei comuni della Spezia, di Vezzano Ligure, Arcola, S. Stefano di Magra e Follo (SP) e in virtù dell'accordo siglato con la Regione Emilia-Romagna ai sensi dell'art. 3 c. 4 del DPCM il territorio di comuni retroportuali emiliani per complessivi 487,29 ettari.

C) CRITERI COMUNI

Le perimetrazioni hanno assunto, comune per comune, tutte e sole le aree conformi all'insediamento logistico e industriale secondo le pianificazioni territoriali.

Raccomandazione per:

- Sostenibilità energetica
- Ricaduta occupazionale con predilezione del ritorno locale
- Mobilità sostenibile

D) CRITERI DI ACCOGLIMENTO

Per la ZLS di Genova, sulla base di codici ATECO; per la ZLS della Spezia, sulla base di criteri sostanzialistici.

E) ZLS CREMONA E MANTOVA

Anche i porti fluviali di Cremona e Mantova possono attrarre una ZLS, in corso da parte di Regione Lombardia la sua definizione spaziale.

Le prime attuazioni

Bandi regionali Liguria Azione 1.3.7. PR FESR Regione Liguria (2024-1 e 2024-2) che premiano gli investimenti in innovazione dei processi logistici nelle aree delle ZLS.

Primo bando: 13 domande in ZLS su 35 presentate ed integralmente finanziate.

Secondo bando: in corso.

Valorizzazione delle ZLS nel progetto comunitario EASY2LOG finanziato dal PO Italia-Francia Marittimo 2021-2027 (avviato a marzo 2024, durata 36 mesi).

Roadmap

Avvio di entrambe le ZLS al 1° gennaio 2025

Cosa fare?

Promozione ITALIA/ESTERO: associazioni di categoria