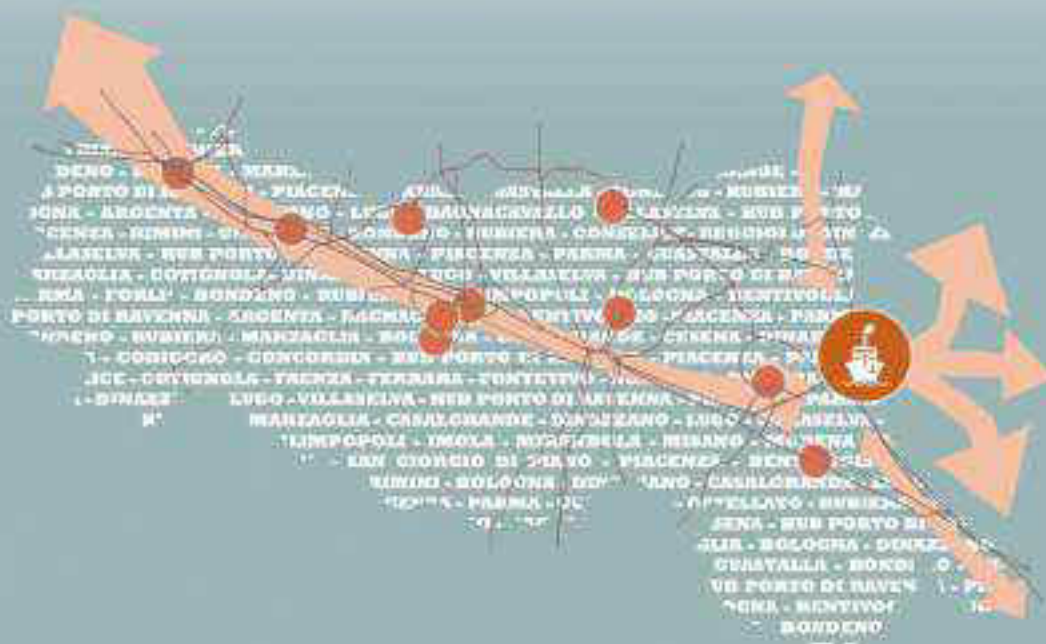


"Piano di Sviluppo Strategico della Zona Logistica Semplificata Emilia-Romagna"

ai sensi dell'art. 1, comma 63, della L.205/2017

ZLS EMILIA-ROMAGNA





**“Piano di Sviluppo Strategico della Zona Logistica
Semplificata Emilia-Romagna”
ai sensi dell’art. 1 comma 63 della L.205/2017**

“ZLS EMILIA-ROMAGNA”

INDICE

1	Premessa	5
2	La ZLS Emilia-Romagna: visione e disegno strategico all'interno del contesto pianificatorio territoriale, nazionale ed europeo	8
3	Il sistema economico dell'Emilia-Romagna	16
3.1	Imprese e occupati	17
3.2	PII e commercio estero	18
3.3	Cambiamenti strutturali del sistema produttivo indotti dalle crisi recenti prima del Covid-19	22
3.4	Le specializzazioni manifatturiere regionali	25
3.5	Il settore regionale del trasporto e della logistica delle merci	33
3.6	R&S e innovazione delle imprese	38
3.7	Il mercato del lavoro	42
3.8	Gli investimenti diretti esteri	44
3.9	I settori da promuovere e rafforzare con la ZLS Emilia-Romagna	47
4	L'Emilia-Romagna nel Mediterraneo	51
4.1	Il crescente ruolo del Mediterraneo e dei suoi porti nello shipping globale	51
4.2	Lo scenario marittimo italiano	53
4.3	Dati di trend recente: mondo, Italia e Ravenna e gli effetti del Covid-19	56
5	Le infrastrutture di trasporto regionali	58
5.1	La rete stradale	61
5.2	La rete ferroviaria	65
5.3	Il sistema idroviario	67
5.4	Le infrastrutture di riferimento per la ZLS Emilia-Romagna: assetto attuale e programmazione degli interventi	70
6	Il percorso di identificazione della ZLS Emilia-Romagna	85
7	La geografia della ZLS Emilia-Romagna	94
7.1	Porto di Ravenna	98
7.2	Nodi intermodali e aree logistiche	124
7.3	Aree produttive	159
7.4	Riepilogo delle distanze stradali e ferroviarie tra il Porto di Ravenna e le aree incluse nella ZLS Emilia-Romagna	216
8	Analisi dell'impatto socioeconomico atteso per l'istituzione della ZLS Emilia-Romagna	219
8.1	Le relazioni economiche della ZLS Emilia-Romagna con il porto di Ravenna	224
8.2	Contenuti e significato dell'analisi degli impatti	225
8.3	Stime di crescita dell'economia regionale e della ZLS Emilia-Romagna	227
8.4	Meccanismi macroeconomici di trasmissione della crescita	229

8.5	La quantificazione degli impatti socioeconomici	232
8.6	Il ruolo dei moltiplicatori nella stima degli impatti	240
8.7	L'attività di monitoraggio (ex art. 9 DPCM n. 12/2018)	244
9	Identificazione degli stakeholder e il processo di consultazione	245
9.1	Fase prodromica alla definizione di ZLS	245
9.2	Avvio del processo di consultazione e modalità di coinvolgimento degli stakeholder	245
9.3	Il Patto per il Lavoro e per il Clima	252
9.4	Il tavolo di confronto con la regione Liguria	253
9.5	La consultazione dei sindaci.....	254
10	Le misure di semplificazione per la ZLS Emilia-Romagna	256
10.1	Le semplificazioni amministrative per le imprese localizzate in una ZLS.....	257
10.2	Le semplificazioni amministrative vigenti in via ordinaria	259
10.3	Lo sportello unico per le attività produttive	262
10.4	Ulteriori semplificazioni amministrative riconosciute dalla Regione alle imprese localizzate nella ZLS Emilia-Romagna.....	267
10.5	La Zona Franca Doganale Interclusa	269
10.6	Il Protocollo d'Intesa tra Agenzia delle Dogane, Regione Emilia-Romagna e ADSP del Mare Adriatico centro settentrionale	272
11	Le misure di incentivazione per la ZLS Emilia-Romagna.....	273
11.1	Le agevolazioni stabilite dalla normativa nazionale per le ZLS	273
11.2	Le agevolazioni e le politiche regionali vigenti in via ordinaria	280
11.3	Ulteriori agevolazioni definite da Regione Emilia-Romagna.....	292
12	Funzionamento e struttura di Governance della ZLS Emilia-Romagna	294
12.1	La Governance delle ZES/ZLS nelle previsioni normative: i principali dettati .	295
12.2	I compiti del Comitato di Indirizzo nel dettaglio del Regolamento previsto dal DPCM 12/2018.....	297
12.3	La Cabina di Regia Nazionale delle ZES/ZLS	299
12.4	La struttura di governance della ZLS Emilia-Romagna	300
	Appendice 1 – Rete stradale di interesse nazionale e regionale	308

1 PREMESSA

Il presente elaborato rappresenta la proposta di Piano di Sviluppo Strategico per l'Istituzione della Zona Logistica Semplificata della regione Emilia-Romagna (ZLS Emilia-Romagna).

Il documento di Piano è stato redatto in attuazione dell'art. 1 comma 61 della Legge 205/2017, che al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali, prevede l'istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) nelle regioni del centro-nord Italia, ovvero nelle regioni nelle quali non si applicano gli art. 4 e 5 del D.L. 91/2017 (convertito con L.123/2017).

Ai sensi dell'art.1 comma 63 della L.205/2017 la ZLS è istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare su proposta del Ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili), su proposta della regione interessata ed ha una durata massima di 7 anni rinnovabili fino ad un massimo di ulteriori 7.

Lo scopo dell'istituto è creare all'interno del perimetro della ZLS (zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata) le condizioni favorevoli allo sviluppo del tessuto produttivo, in termini di semplificazioni amministrative, incentivazioni di carattere fiscale, doganale e finanziario tese a promuovere lo sviluppo del sistema produttivo e logistico territoriale per le imprese in essa insediate e per attrarre l'insediamento di nuove imprese e nuovi investimenti.

Per l'istituzione della ZLS, la norma rinvia alle disposizioni relative alla procedura di istituzione delle ZES, previste dal DPCM 12/2018 che le definisce, dettagliandone la specifica regolamentazione, evidenziando tra i requisiti previsti all'art.3, la possibilità di inserire all'interno del proprio perimetro di riferimento anche aree della propria regione territorialmente non adiacenti, purché presentino un nesso economico funzionale ed includano almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal Regolamento UE 1315/2013.

Nelle pagine che seguono verrà illustrato il percorso utilizzato per la definizione della ZLS Emilia-Romagna e i criteri di identificazione delle aree interessate alla stessa.

L'articolazione del piano segue le disposizioni normative previste per la composizione dello stesso, così come richiamate dall'art.6 del DPCM 12/2018 che ne dettaglia gli elementi minimi richiesti, puntualmente identificati e riscontrabili nella tabella che segue.

DPCM N. 12/2018 - ART. 6 REQUISITI DELLA PROPOSTA DI PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO	CORRISPONDENZA NEL PRESENTE ELABORATO
a) la documentazione di identificazione delle aree individuate con l'indicazione delle porzioni di territorio interessate con evidenziazione di quelle ricadenti nell'Area portuale;	Capitolo 7, paragrafo 7.1, 7.2, 7.3
b) l'elenco delle infrastrutture già esistenti, nonché delle infrastrutture di collegamento tra aree non territorialmente adiacenti , nel territorio di cui alla lettera a);	Capitolo 5
c) un'analisi dell' impatto sociale ed economico atteso dall'istituzione della ZES/ZLS;	Capitolo 8
d) una relazione illustrativa del Piano di sviluppo strategico , 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 o con i porti di cui al comma 2, dell'articolo 3, nel caso la ZES/ZLS ricomprenda più aree non adiacenti. Le aree non contigue devono comunque essere collegate alle aree portuali da infrastrutture adeguate alla realizzazione del Piano di sviluppo strategico;	Capitolo 3, Capitolo 4, Capitolo 6, Capitolo 7
e) l'individuazione delle semplificazioni amministrative , di propria competenza, per la realizzazione degli investimenti che la Regione si impegna ad adottare per le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZES/ZLS	Capitolo 10
f) l'indicazione degli eventuali pareri, intese , concerti, nulla osta o altri atti di assenso , comunque denominati, già rilasciati dagli enti locali e da tutti gli enti interessati con riguardo alle attività funzionali del piano strategico	Paragrafi 9.2, 10.6, 12.4.1
g) l'indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni , senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla regione, nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge	Capitolo 11
h) l'elenco dei soggetti pubblici e privati consultati per la predisposizione del Piano, nonché le modalità di consultazione adottate e gli esiti delle stesse	Capitolo 9
i) il nominativo del rappresentante della regione o delle regioni, in caso di ZES/ZLS interregionale, nel Comitato di indirizzo	Paragrafo 12.1

<i>l) le modalità con cui le strutture amministrative delle regioni e degli enti locali interessati, nel rispetto dei rispettivi ordinamenti, assicurano, anche attraverso propri uffici e personale, nonché' attraverso accordi con le amministrazioni centrali dello Stato e convenzioni con organismi, ovvero strutture nazionali a totale partecipazione pubblica, l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZLS</i>	<i>Capitolo 11 e capitolo 12)</i>
<i>m) l'individuazione, per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione, delle aree escluse</i>	<i>Paragrafo 7.1.9</i>

Tabella 1 – Corrispondenza tra DPCM n. 12/2018 - art. 6 e contenuti del Piano di Sviluppo Strategico per l'istituzione della ZLS Emilia-Romagna

Il Piano oltre a rispondere ai criteri di definizione e sviluppo della ZLS normativamente previsti, si inserisce all'interno delle strategie di sviluppo territoriale promosse dalla Giunta regionale in ambito di promozione, innovazione, rafforzamento delle relazioni istituzionali, internazionalizzazione, sostenibilità, tutela dell'ambiente, formazione e generazione di nuove opportunità elementi caratterizzanti della ZLS Emilia-Romagna e che vedono nella sostenibilità ambientale, economica e sociale i pilastri su cui poggia anche il nuovo Patto per il Lavoro e per il Clima sottoscritto dalla Giunta Regionale.

2 LA ZLS EMILIA-ROMAGNA: VISIONE E DISEGNO STRATEGICO ALL'INTERNO DEL CONTESTO PIANIFICATORIO TERRITORIALE, NAZIONALE ED EUROPEO

Il trasporto e la logistica rappresentano al contempo attività economiche essenziali per la crescita dei territori e una delle maggiori cause di congestionamento stradale, inquinamento, incidentalità e deterioramento del paesaggio.

Il potenziamento di questi settori, all'insegna della sostenibilità ambientale, insieme al sostegno alla portualità marittima, alle attività d'impresa e alla semplificazione delle procedure burocratiche rappresentano interventi pubblici e finalità per la cui realizzazione a livello locale è stato introdotto nell'ordinamento giuridico italiano l'istituto della Zona Logistica Semplificata (ZLS). Insieme alle Zone Economiche Speciali (ZES) definite per il Mezzogiorno, è un nuovo strumento di politica economica che porta in Italia l'esperienza quasi centenaria maturata inizialmente dagli Stati Uniti con le prime Special Economic Zone e poi diffusasi in più di 130 Paesi di tutto il mondo.

Regione Emilia-Romagna, per cogliere l'opportunità offerta dal Legislatore nazionale, con la Deliberazione dell'Assemblea Legislativa del 19 dicembre 2018, n. 185, ha dato avvio all'iter di istituzione della Zona Logistica Semplificata - Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale.

La Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna (ZLS-ER) rappresenta una politica promossa dalla Regione Emilia-Romagna con l'obiettivo generale di sostenere lo sviluppo del sistema produttivo regionale e in particolare di offrire supporto alle strategie di sviluppo contenute nei piani e nei programmi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale e degli Enti territoriali interessati allo sviluppo dell'Hub portuale di Ravenna, in considerazione del suo ruolo strategico, snodo intermodale fondamentale per lo sviluppo del sistema produttivo nazionale e regionale, nonché primo punto di approdo per le merci di importazione in Emilia-Romagna.

Oggetto della politica ZLS-ER è un sistema eterogeneo complesso, composto da porzioni di territorio della regione, dalle imprese che vi operano, dalle infrastrutture che le collegano al porto di Ravenna.

La politica ZLS-ER è espressione della necessità di una visione integrata per il trasporto e la logistica delle merci: una strategia di sviluppo in cui gli attori pubblici sono chiamati a coordinare interventi di politica industriale, di urbanistica e di uso del territorio con le politiche dei trasporti. Ciascuno dei quali ha fonti, linee guida e vincoli a livello europeo, nazionale, regionale e comunale.

A livello europeo la politica economica in materia di trasporti ha il suo fondamento giuridico nel Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea e la sua strategia è definita nel Libro Bianco dei Trasporti¹ del 2011,

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:52011DC0144>.

aggiornata nel dicembre 2019 con il Green Deal Europeo² e un anno dopo con la “Strategia per una mobilità sostenibile”³. Mentre le politiche europee per le infrastrutture dei trasporti, richiamate nella legge nazionale delle ZLS, sono definite nelle reti TEN-T.

In Italia il Piano nazionale della logistica 2011/2020 delinea le strategie e le priorità delle politiche dei trasporti⁴ e la Legge urbanistica n. 1150/1942⁵ definisce gli strumenti della pianificazione territoriale con cui gestire la destinazione d'uso del territorio (il Piano territoriale regionale; il Piano territoriale di area vasta, di competenza provinciale; il Piano urbanistico generale, di competenza comunale).

A livello di scala locale, diventano perciò cruciali le azioni per la pianificazione delle infrastrutture e per la mobilità definite dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), dai Piani di Territoriali di Area Vasta e dai Piani Territoriali Metropolitan (PTAV e PTM, che sostituiscono i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale, PTCP), dai Piani Urbanistici Generali (PUG, in sostituzione degli strumenti di pianificazione comunali PSC, POC e RUE⁶) e dai Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS). Si noti come la capillarità di tali piani può permettere di agire sui diversi livelli, senza tralasciare alcun aspetto della mobilità.

Questa strumentazione è stata alla base del processo per l'identificazione e il confronto funzionale alla selezione delle aree della ZLS Emilia-Romagna.

Coerentemente a quanto sopra richiamato, la Legge urbanistica regionale n. 24/2017⁷ rappresenta un elemento condizionante la definizione della ZLS-ER. La stessa definisce gli obiettivi del governo del territorio e le finalità dell'uso e trasformazione del suolo, orientate alla sostenibilità, all'equità e alla competitività del sistema sociale ed economico, insieme alla tutela dei diritti delle generazioni attuali e future. Stabilisce altresì i limiti all'uso del suolo per contenere i fenomeni di dispersione insediativa, criteri che caratterizzano la determinazione della ZLS. In più la

²https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en.

³ https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_it.

⁴ Aggiornamenti sono disponibili nell'allegato “Italia Veloce” al Documento di Economia e Finanza 2020:

http://www.dt.mef.gov.it/modules/documenti_it/analisi_programmazione/documenti_programmatici/def_2020/DEF_2020_Allegato_MIT.pdf. E così negli allegati al DEF 2016 e in quelli degli anni seguenti (si veda il paragrafo 3.3 di questo documento (ultimo accesso giugno 2021):

http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/18/DOSSIER/0/1067268/index.html?part=dossier_dossier1-sezione_sezione7-h2_h216).

⁵<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1942-08-17:1150!vig=>.

⁶ La legge 20/2000 della Regione Emilia-Romagna (Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio) attribuita al Piano Strutturale Comunale (PSC), Piano Operativo Comunale (POC) e al Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) la pianificazione territoriale ed urbanistica del territorio comunale. La nuova legge urbanistica regionale LR 24/2017 affida la pianificazione comunale al Piano Urbanistico Generale. Analogamente affida al PTM per la pianificazione urbanistica delle città metropolitane e al PTAV per gli Enti di Area Vasta.

⁷https://demetra.regione.emilia_romagna.it/al/articolo?urn=er:assemblealegislativa:legge:2017:24&dl_t=text/xml&dl_a=y&dl_id=10&pr=idx,0;artic,0;articparziale,1&anc=tit3.

pianificazione territoriale ed urbanistica, definita nella legge nazionale n. 1150/1942 sopra richiamata, è disciplinata dalla medesima legge regionale n. 24/2017.

Il Piano regionale territoriale (PTR) rappresenta l'unico strumento di pianificazione di carattere generale relativo all'intero territorio regionale. Lo stesso coordina le norme per la tutela e la valorizzazione del paesaggio e la componente territoriale del Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT2025), che costituisce il principale riferimento per la pianificazione dei trasporti della regione Emilia-Romagna. Il nuovo PRIT 2025⁸ promuove la messa in rete e a sistema delle componenti locali per valorizzarne peculiarità e ricchezze, senza prevaricare i limiti dei livelli degli agenti inquinanti e operando per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria come indicato nel Piano PAIR 2020⁹ (Piano Aria Integrato Regionale). Al suo interno sono stabiliti gli indirizzi e le direttive per le politiche regionali sulla mobilità, oltre ai principali interventi e le azioni prioritarie da perseguire nei diversi ambiti di intervento.

Il PRIT 2025 promuove l'individuazione di una Zona Logistica Semplificata secondo quanto previsto dalla L. 205/2017 commi 61-65, riconoscendo al Porto di Ravenna il ruolo di "Fulcro della logistica nazionale e centro-europea". Sulla base PRIT è stata inclusa nella ZLS-ER la Piattaforma Logistica regionale, che identifica i principali punti di interscambio intermodale in regione, intensificando la rete di connessioni intermodali a supporto di un sistema dei trasporti sostenibile e funzionale allo sviluppo del territorio.

Volontà, ulteriormente rafforzata con la Delibera regionale n. 27/2020: Documento di Economia e Finanza Regionale - DEFR 2021-2023, dove viene riconfermata l'individuazione e realizzazione di una ZLS come misura atta a rilanciare la competitività del settore portuale e logistico e volta a "creare condizioni favorevoli (in termini economici ed amministrativi) per lo sviluppo delle imprese già operative e per la nascita di nuove" (art. 2 del DPCM 12/2018) nelle zone portuali, retro-portuali e nelle piattaforme logistiche collegate al porto anche mediante l'intermodalità ferroviaria. È inteso inoltre che, attraverso l'istituzione della ZLS regionale, si rafforzerà ulteriormente il ruolo del porto di Ravenna quale Hub portuale strategico regionale.

La ZLS-ER, costituita da territori non geograficamente confinanti e collegati al porto di Ravenna, come ricordato appena sopra, trova nel sistema ferroviario un elemento distintivo della stessa, coerente con la strategia di sviluppo sostenibile che ne caratterizza il percorso di identificazione. La ZLS fa proprie le policy della regione Emilia-Romagna in termini di sostenibilità del sistema di trasporto, attribuendo ai nodi di interscambio intermodale quel ruolo di cerniera tra gli ambiti produttivi e il contesto portuale, beneficiando delle misure di incentivazione allo shift

⁸ Ad oggi il nuovo PRIT2025 risulta essere adottato dall'Assemblea legislativa con Delibera n.214 del 10/07/19. Nel mese di ottobre dello stesso anno mediante delibera regionale n.1696 è stato adottato il documento contro dedotto, ora al vaglio dell'Assemblea legislativa per l'esame del testo finale e per la decisione sull'approvazione.

⁹ <https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/aria/temi/pair2020>.

modale gomma-ferro che la regione ha promosso per l'incremento della quota di traffici intermodali.

Riveste un ruolo rilevante la Legge Regionale n. 30/2019, con cui la Regione Emilia-Romagna ha rinnovato l'incentivazione dell'utilizzo del trasporto ferroviario per la mobilità delle merci, con premialità aggiuntiva per le relazioni ferroviarie in arrivo e/o in partenza dal Porto di Ravenna, dati i risultati ottenuti con le leggi precedenti (L.R. n.15/2009 e L.R. n.10/2014) in termini di crescita dei flussi di merce trasportati su ferrovia, con il conseguente contributo alla riduzione del congestionamento viario e dell'inquinamento e l'aumento della sicurezza nella circolazione delle merci. L'incentivazione del trasporto ferroviario delle merci è uno degli obiettivi prioritari del PRIT 2025.

Sotto l'egida della regione Emilia-Romagna i gestori dei principali nodi logistici-intermodali regionali nel marzo del 2018 hanno costituito il cluster-ERIC (Emilia-Romagna Intermodal Cluster) con l'obiettivo di cooperare alla definizione di traiettorie comuni di sviluppo e internazionalizzazione del comparto. Cluster, di cui è parte il porto di Ravenna e che costituisce uno degli interlocutori principali per lo sviluppo del sistema delle relazioni intermodali della ZLS Emilia-Romagna.

La logistica delle merci e le infrastrutture dedicate, elementi costitutivi della ZLS-ER, sono anche uno dei temi prioritari della nuova Strategia regionale di specializzazione intelligente di ricerca e innovazione 2021-2027 (Smart specialization strategy, S3). La S3 è una condizione per la Regione Emilia-Romagna per ottenere da parte dell'UE l'approvazione dei futuri programmi operativi nell'ambito della ricerca e dell'innovazione, ma soprattutto è un'occasione promossa dall'Europa per trovare canali di finanziamento a strategie orientate al miglioramento della competitività e all'avvio di percorsi di cambiamento nel sistema socioeconomico. La strategia S3 punta al rafforzamento strutturale del sistema produttivo regionale, a partire dalla ricerca e dall'innovazione tecnologica, ma comprendendo anche l'innovazione organizzativa e dei servizi, le strategie di export e internazionalizzazione e l'attrazione di investimenti. La logistica delle merci, elemento di base della ZLS-ER, è anche parte della S3 perché ossatura del sistema economico-produttivo e per il contributo nei processi di transizione verso sistemi più sostenibili. La logistica merci è altresì uno dei servizi a cui si rivolgono le iniziative del Clust-ER Innovate, ovvero una delle 7 comunità (gli altri 6 Clust ER sono il Clust-ER Mech, il Clust-ER Build, il Clust-ER Greentech, il Clust-ER Create, il Clust-ER Health e infine il Clust-ER Agrifood) di soggetti pubblici e privati (centri di ricerca, imprese, enti di formazione) costituiti dalla regione Emilia-Romagna e che condividono idee, competenze, strumenti, risorse per sostenere la competitività e stimolare l'innovazione all'interno dei sistemi produttivi più rilevanti in regione.

Nei Clust-ER i laboratori di ricerca e i centri per l'innovazione della Rete Alta Tecnologia si integrano con il sistema delle imprese e con quello dell'alta formazione per costituire delle masse critiche interdisciplinari per moltiplicare le opportunità e sviluppare una progettualità strategica ad elevato impatto regionale.

Con i Clust-ER il sistema regionale della ricerca industriale e dell'innovazione persegue una maggiore integrazione ed un migliore posizionamento in ambito internazionale per:

- massimizzare le opportunità di partecipazione ai programmi europei e alle reti internazionali della ricerca e dell'innovazione;
- realizzare sinergie ed attivare reti e collegamenti coordinati e stabili con altre aggregazioni pubblico-private attive nei medesimi ambiti a livello nazionale ed europeo;
- favorire e supportare lo sviluppo e la nascita di iniziative nell'ambito dell'alta formazione e dello sviluppo delle risorse umane;
- supportare e favorire lo sviluppo di nuove infrastrutture di ricerca di interesse generale per il territorio dell'Emilia-Romagna

Un valido strumento di attuazione della ZLS-ER è rappresentato dalla legge regionale n. 14/2014¹⁰ che definisce misure a sostegno della competitività del sistema economico regionale, per promuovere e attrarre investimenti e favorire l'internazionalizzazione del sistema produttivo.

La realizzazione della ZLS-ER richiederà anche necessariamente una nuova governance appositamente strutturata, basata su forme di progettazione condivisa e di partecipazione allargata che sono in corso di definizione nel territorio grazie al "Patto per il Lavoro e per il Clima"¹¹ che Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto nel dicembre 2020 insieme a Enti locali, imprese, banche e i principali stakeholder attivi nel territorio. Ciò contribuirà a rendere la ZLS-ER un progetto condiviso per il rilancio e lo sviluppo dell'Emilia-Romagna fondati sulla sostenibilità ambientale, economica e sociale.

La ZLS Emilia-Romagna si pone pertanto all'interno del contesto pianificatorio e delle politiche di sviluppo locali, regionali, nazionali ed europee e il suo cammino prende avvio in una fase storica particolare.

Nel momento in cui questo piano prende la forma compiuta, ovvero nel luglio 2021, il contesto sociale ed economico-finanziario non potrebbe essere più incerto, per molti versi drammatico e certamente poco intellegibile nelle sue dinamiche attuali e future.

Siamo di fronte ad un'uscita incerta dalla pandemia e alla coesistenza di trend preoccupanti come le chiusure di importanti plant produttivi annunciati da multinazionali estere all'indomani della rimozione selettiva del divieto di licenziamento e al contempo elementi di rara positività quali la previsione di crescita dell'Italia per il 2021 al 5.1%, al di sopra della media dell'Eurozona che si stima al 4,6% e addirittura meglio di Francia e Germania, cosa negli ultimi 20 anni quasi mai accaduta.

L'Emilia-Romagna e il suo sistema economico, baricentrato su una manifattura di eccellenza e fortemente internazionalizzata, pur confermando anche in questi mesi una rinnovata attrattività nei confronti

¹⁰<https://demetra.regione.emilia-romagna.it/al/articolo?urn=er:assemblealegislativa:legge:2014;14>.

¹¹ <https://www.regione.emilia-romagna.it/pattolavoroeclima>.

di investimenti diretti a livello delle migliori regioni europee, subisce anch'essa tensioni tali da comprometterne la futura crescita quali ad esempio l'esplosione dei costi dei noli marittimi e delle materie prime, un percorso di re-shoring che pare fortemente rallentato dopo rapidi e iniziali entusiasmi, tensioni geo-politiche in grado di produrre tensioni e compromettere quelle certezze che rappresentano la base e il presupposto all'avvio di consistenti piani di sviluppo e investimento.

A fronte di tali incertezze e proprio in ragione del fatto che gli scenari che si hanno di fronte sono di tale drammaticità da renderli senza timore di esagerazione comparabili a quelli che hanno caratterizzato le economie dopo le crisi del 1929 e del periodo seguente la conclusione della seconda guerra mondiale, proprio in forza e in ragione di ciò la regione Emilia-Romagna ritiene che questo sia il momento più giusto per dare avvio a un ambizioso e necessario piano di sviluppo, innovazione e attrattività territoriale, ovvero il Piano di Sviluppo Strategico (PSS) della ZLS dell'Emilia-Romagna, al cui certo è collocato il Porto di Ravenna.

Un porto che, con l'avvio dei lavori previsti all'interno del progetto "Hub Portuale di Ravenna", predisposto dall'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, ha finalmente messo in moto un imponente processo di adeguamento di fondali, banchine e di potenziamento degli scali merci per l'instradamento delle merci a destino grazie all'opzione intermodale.

Gli escavi, insieme a tutti gli interventi previsti, compresi quelli di potenziamento dell'accessibilità sia stradale sia ferroviaria, liberano la possibilità di attrarre investimenti industriali e logistici in un retroporto, quale è quello di cui è dotato il Porto di Ravenna, che offre spazi di sviluppo senza eguali tra i porti di tutto il nord Italia, in quanto alla loro collocazione a ridosso o addirittura nel cuore dei centri cittadini (Genova, La Spezia, Livorno, Trieste, Venezia, Ancona).

Processi autorizzativi e amministrativi semplificati permetteranno alla regione di accelerare la capacità di attrarre di investimenti con la possibilità, grazie alla ZLS, di indirizzarli a favore di più consistenti e frequenti collegamenti con il Porto della Regione che nei fatti ha sino ad oggi presentato e spesso scontato il convivere di distinte anime e forti dicotomie. Quella di porto di import e non di export, quella di porto a servizio di tutta la pianura padana per le rinfuse solide ma di porto della "sola Romagna" per il segmento container, quella di porto della regione ma allo stesso tempo "disgiunto" dal cuore dinamico e innovativo del sistema dell'industria regionale, ovvero in primis l'Emilia Centrale e in parte l'Emilia occidentale.

Nonostante la pianificazione europea legata alle reti TEN-T, attraverso i regolamenti UE n.1315/2013 e n.1316/2013, inquadri il Porto di Ravenna come Core Node della rete TEN-T, situato sul Corridoio 1 "Adriatico-Baltico" e sul Corridoio 3 "Mediterraneo", e la pianificazione regionale (PRIT 2025) documenti il fatto che il Porto di Ravenna risulti di gran lunga il più rilevante nodo logistico intermodale della piattaforma logistica integrata regionale in termini di volumi movimentati, la "cesura" sopra descritta tra il Porto e l'Emilia sia centrale sia occidentale, ne ha da sempre rappresentato un limite allo sviluppo.

Con la ZLS ci si pone l'obiettivo di medio (i primi 7 anni di attuazione) e di lungo periodo (nei successivi) di superare questi limiti così da costruire le condizioni affinché l'Emilia Centrale e occidentale accresca il grado di connettività con il Porto di Ravenna.

Il DNA del Piano è quello di rendere il porto una risorsa strategica, ovvero non solo un porto funzionale ad assurgere al ruolo di polmone periferico di rinfuse solide da trasferire "on-demand" ai plant produttivi, bensì quale anello di un sistema logistico integrato, ovvero in grado di svolgere tutte le funzioni di trasporto, movimentazione, lavorazione (quasi manifattura), anche a valore aggiunto (pre e post logistics), sia in entrata come è già oggi ma anche in uscita, valorizzando al contempo tutte le opportunità che i processi di digitalizzazione e di transizione energetica potranno permettere di internalizzare non solo all'interno del nodo porto ma anche a favore delle reti che i nodi li connettono e quindi, in ultimo, a beneficio dei destinatari dei servizi logistici.

Un porto quindi in grado da un lato di ri-connettersi alla regione tutta, dall'altro capace di assorbire e stimolare quelle innovazioni in grado di dare corpo a quella transizione digitale ed ecologica che il trasporto merci può e deve contribuire a sostenere per rendere gli sfidanti "goal" della Commissione Europea obiettivi alla portata e non puri intendimenti non realizzabili nella realtà.

Ciò anche con l'obiettivo di permettere ai processi logistici sia controllati dall'industria sia esternalizzati a operatori del trasporto e della logistica specializzati, di realizzare un salto tecnologico che consenta una minore dipendenza dalla forza-lavoro meno qualificata.

Con la ZLS si ha l'occasione di colmare questo gap e di "saldare" questa "cesura", permettendo al porto di Ravenna di divenire finalmente il Porto della Regione, non solo dal punto di vista dell'appartenenza formale e amministrativa, ma anche dal punto di vista della collocazione "logistica".

Ed è per queste ragioni che la ZLS Emilia-Romagna, al fine di rendere concreti e percorribili questi sfidanti obiettivi, attraverso il PSS mette a sistema un pacchetto di opportunità integrate e multilivello, ovvero in grado di incentivare, semplificare, digitalizzare e rendere più sostenibili tutti quei processi industriali e logistici interni ed esterni ai plant produttivi, ovvero in capo alle aziende e agli operatori logistici collocati all'interno del perimetro della ZLS Emilia-Romagna.

Un pacchetto pensato come messa a sistema e finalizzazione, all'interno della cornice disegnata dal Patto per il lavoro e per il Clima e in coerenza con gli obiettivi definiti con la LR 24/2017 sulla riduzione di consumo del suolo, di strategie e iniziative:

- in parte già in essere o in avvio quali quelle definite nelle misure per il sostegno allo split modale gomma-ferro attivate grazie alla LR 30/2019 (cumulabile con altre incentivazioni nazionali con analoghe finalità quali il ferrobonus) o dalla LR 14/2014 per l'attrazione di nuovi investimenti sia industriali sia logistici ad alto contenuto di innovazione, la linea con la nuova S3 della regione e funzionali a sostenere la caratura innovativa e tecnologica degli investimenti da attivare,

- in parte da strutturarsi attraverso interventi “dedicati”, ovvero destinati in via esclusiva alle imprese e agli operatori logistici inclusi nella ZLS quali ad esempio l’istituzione della ZFDI (Zona Franca Doganale Interclusa) nelle aree contermini al Porto di Ravenna.

Un pacchetto quindi finalizzato a dare impulso ad una crescita sostenibile e intelligente di tutto il sistema produttivo territoriale, in grado di incidere fortemente sui settori produttivi strategici della regione e sul sistema logistico che ne accompagna la crescita e lo sviluppo.

Ciò attraverso la mobilitazione e l’attrazione di nuovi investimenti all’interno della ZLS, investimenti in linea con gli obiettivi sopra detti e in grado di attivare o potenziare le connessioni tra sistema produttivo/logistico regionale e il Porto di Ravenna, con particolare riferimento ai traffici intermodali, così da contribuire a saldare quella cesura tra porto e sistema produttivo regionale che ancora oggi, oltre a rallentare la crescita del Porto, rende solo parzialmente compiuto quel disegno di piattaforma logistica intermodale regionale riconfermato all’interno del nuovo PRIT 2025.

3 IL SISTEMA ECONOMICO DELL'EMILIA-ROMAGNA

A più riprese in questo Piano di Sviluppo Strategico vengono richiamati gli obiettivi, gli elementi caratterizzanti, le condizioni attuative attribuiti dalla legge ad ogni area qualificabile come Zona Logistica Semplificata. Saranno indagati nel dettaglio e in considerazione del fatto che un dato territorio ne sia provvisto verrà ricompreso nella ZLS Emilia-Romagna. Al fine di recuperare elementi utili con cui avviare questa selezione, in questo capitolo si analizzano alcuni aspetti macroeconomici di base con i quali nel proseguo sarà possibile individuare il nesso economico-funzionale tra le aree interne scelte per la ZLS e il porto di Ravenna, quali specializzazioni produttive rafforzare, dove cercare potenziali investitori interessati a localizzare stabilimenti nella ZLS-ER e a quali settori potrebbero appartenere.

Il sistema economico dell'Emilia-Romagna è competitivo a livello nazionale ed internazionale¹², produce beni e servizi di eccellenza, è orientato all'innovazione ed è caratterizzato da un'iniziativa imprenditoriale aperta all'internazionalizzazione, in grado di attrarre capitale umano e imprese, capace di adattarsi ai cambiamenti e dotato di risorse adeguate ad affrontare congiunture difficili.

In regione si contano 4 milioni e mezzo di abitanti¹³, 398 mila imprese e 2,2 milioni di occupati; si produce un prodotto interno lordo (PIL) di 164 miliardi di euro, 66 dei quali sono esportati. Si tratta di valori che esprimono la rilevanza dell'Emilia-Romagna, che rappresenta poco meno di un decimo delle principali variabili macroeconomiche nazionali e un sesto di quelle del nord Italia.

Le recenti crisi finanziarie ed economiche del 2008-09 e del 2011-12 hanno prodotto effetti rilevanti sull'economia e sul sistema sociale della regione, nonché quella provocata dalla pandemia del Covid-19, ancora in atto nel momento in cui si sta redigendo questo documento. Le istituzioni internazionali prevedono una ripresa del PIL dell'Italia per l'anno 2022 di circa 4 punti percentuali¹⁴.

Data l'incertezza attuale, nelle pagine seguenti, pur presentando le stime per gli anni a venire, si preferisce dare spazio anche alle tendenze

12 È la quarta regione in Italia per PIL (totale e pro-capite) prodotto. È la 14-esima regione dell'Unione Europea a 27 Paesi per PIL totale a parità di potere d'acquisto tra il 2017 e il 2019 (ultimo anno disponibile nel luglio 2021). Prima la regione di Parigi (Île de France), seconda la Lombardia, nel medesimo triennio. È la seconda regione in Italia per ammontare delle esportazioni totali sia nel 2019 sia nel 2020, dopo la Lombardia.

13 In Emilia-Romagna vivono 4,5 milioni di persone, il 7,5% dei residenti in Italia, il 16% del nord Italia. Come in Piemonte (4,3 milioni di abitanti), inferiore al Veneto (4,9 milioni), meno della metà della Lombardia (più di 10 milioni).

14 In particolare, si vedano le stime del Fondo Monetario Internazionale (accesso effettuato nell'agosto 2021):

<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/07/27/world-economic-outlook-update-july-2021>) e le proiezioni della Banca Centrale Europea (ultimo accesso effettuato nell'agosto 2021:

<https://www.ecb.europa.eu/pub/pdf/annex/eurosystemstaffprojectionsbreakdown202106.en.pdf>).

economiche di medio-lungo periodo risalenti ad anni addietro, perché lì si sono formate le condizioni che assicurano lo sviluppo futuro.

3.1 IMPRESE E OCCUPATI

L'economia dell'Emilia-Romagna presenta livelli di produttività del lavoro e del capitale di rilievo sia in Italia sia in Europa. È costituita da un tessuto imprenditoriale diffuso, organizzato in filiere e caratterizzato da imprese di dimensioni ridotte che cooperano e competono¹⁵ con poche imprese medio/grandi, animato da un'ampia propensione all'intrapresa industriale. Gli occupati sono perlopiù qualificati, presentano in media buoni livelli di competenze e sono un fattore di sviluppo ed efficienza delle aziende in cui sono inseriti. Come ricordato sopra, nel territorio regionale operano 398mila imprese e 2,2 milioni di occupati, che rappresentano rispettivamente l'8% delle imprese attive in Italia e il 9% degli occupati nazionali (Tabella 2).

	Emilia-Romagna	Nord Italia	Italia	Peso ER/IT	Peso ER/IT nord
n. imprese	397.767	2.352.377	5.147.514	7,7%	16,9%
n. occupati	2.190.100	13.181.900	25.502.500	8,6%	16,6%

Tabella 2 - Imprese e occupati Nota: il n. imprese è dell'anno 2020 e gli occupati sono al 2019, i più recenti disponibili a settembre 2021. Fonte: elaborazioni Fondazione ITL su dati InfoCamere, Movimprese; I.Stat, Istat (sezione Conti nazionali)

Limitandosi ai settori manifatturiero e dei servizi (esclusi agricoltura e Pubblica Amministrazione), si nota che il 94% delle imprese dell'Emilia-Romagna ha meno di 10 addetti (Tabella 3) e hanno una dimensione media di 2 addetti (Tabella 5), occupando complessivamente il 38% del totale degli addetti presenti nel tessuto economico regionale (Tabella 4). Valori pressoché simili si osservano mediamente in tutto il nord Italia. Le imprese che hanno un numero di addetti compreso tra 10 e 49 costituiscono il 5% del tessuto produttivo, hanno una dimensione media di 18 addetti, occupano un quinto degli addetti, come in media nel nord Italia e in tutta Italia. Le imprese con almeno 50 addetti sono quasi l'1% del totale, in Emilia-Romagna occupano il 41% degli addetti totali meno che nel nord Italia (43% e più della media nazionale (37%).

¹⁵ L'economia dell'Emilia-Romagna è caratterizzata da distretti industriali (si veda oltre il paragrafo 1.4 per alcuni approfondimenti empirici). La letteratura economica se ne occupò nella seconda metà dell'Ottocento, grazie agli studi condotti da Alfred Marshall sulle industrie tessili di Lancashire e Sheffield in Inghilterra. Nella sua definizione, per distretto industriale si intende "un'entità socioeconomica costituita da un insieme di imprese, facenti generalmente parte di uno stesso settore produttivo, localizzato in un'area circoscritta, tra le quali vi è collaborazione ma anche concorrenza" (Principles of economics, 1890). In Italia il distretto industriale è stato uno strumento di politica industriale (distinto dai settori di produzione) nell'ambito della legge n. 317/1991, sugli interventi per l'innovazione e lo sviluppo delle piccole imprese.

Quindi a riprova di quanto affermato all'inizio del paragrafo in tema di dimensione delle imprese, la quasi totalità delle imprese in Emilia-Romagna ha meno di 250 addetti (Tabella 3). Se ne contano solo 450 con più di 250 addetti, occupano complessivamente il 26% degli addetti totali del sistema produttivo regionale, ciascuna occupa in media circa 900 addetti (Tabella 5).

classi di addetti	0-9	10-49	50-249	250 e più	totale
Emilia-Romagna	93,9%	5,3%	0,7%	0,1%	100,0%
Nord Italia	94,0%	5,2%	0,7%	0,1%	100,0%
Italia	94,8%	4,5%	0,6%	0,1%	100,0%

Tabella 3 - Il peso percentuale delle imprese per dimensione delle imprese

classi di addetti	0-9	10-49	50-249	250 e più	totale
Emilia-Romagna	38%	21%	15%	26%	100%
Nord Italia	37%	20%	15%	28%	100%
Italia	43%	20%	14%	23%	100%

Tabella 4 - Il peso percentuale degli addetti per dimensione delle imprese

classi di addetti	0-9	10-49	50-249	250 e più	totale
Emilia-Romagna	2	18	98	891	5
Nord Italia	2	18	98	978	5
Italia	2	18	97	956	4

Tabella 5 - Il numero medio degli addetti in un'impresa - Nota: nelle tre tabelle qui sopra, l'anno di riferimento è il 2019, il più recente disponibile a settembre 2021. - Fonte: elaborazioni Fondazione ITL su dati I.Stat, Istat (sezione Imprese)

3.2 PIL E COMMERCIO ESTERO

Il sistema economico emiliano-romagnolo produce il 9% del PIL nazionale e il 16% di quello realizzato nel nord Italia (Tabella 6). Il PIL della regione è composto per il 60% dai consumi delle famiglie, per quasi il 20% dagli investimenti delle imprese. Consistente è il contributo offerto anche dagli scambi commerciali con l'estero, sia in termini di importazioni che di esportazioni. Infatti, il sistema economico è caratterizzato da una spiccata propensione all'esportazione, i suoi prodotti raggiungono imprese e consumatori in tutto il mondo, sia nei Paesi ad economie avanzate sia in Paesi in via di sviluppo. Ma rilevanza assumono anche le importazioni sia di prodotti finiti che di materie prime e semilavorati.

In queste attività il porto di Ravenna gioca un ruolo importante per i collegamenti internazionali che vi transitano, in particolare verso l'Oriente, e soprattutto per le importazioni di materie prime e semilavorati, ruolo che

troverà nell'istituzione della ZLS un deciso rafforzamento della propria strategicità anche in relazione alle potenzialità di attrazione di nuovi flussi.

I dati portano in evidenza che le importazioni regionali¹⁶ sono pari a poco più del 22% del PIL. Dall'altra parte il 40% del PIL regionale è esportato e venduto all'estero, contro il 33% della Lombardia, il 34% dell'intero nord Italia, il 27% dell'Italia (Tabella 6).

Questa apertura commerciale internazionale testimonia una forte attività manifatturiera presente nel tessuto economico regionale, nonostante i processi di terziarizzazione e di delocalizzazione in atto da decenni. Nonostante il ruolo delle crisi economiche nella ridefinizione del sistema produttivo. Qualità, competenze tecniche e manageriali, specializzazioni produttive, abnegazione al lavoro si sono rivelati fattori competitivi determinanti sui mercati esteri.

	Emilia-Romagna	Nord Italia	Italia	Peso ER/IT	Peso ER/IT nord
PIL	164,0	1.008,1	1.789,7	9,2%	16,3%
import (FOB) (1)	36,9	277,7	424,2	8,7%	13,3%
export (FOB) (2)	66,6	338,5	480,4	13,9%	19,7%
saldo commerciale (2-1)	29,7	60,8	56,2	52,8%	48,8%
import/PIL	22,5%	27,5%	23,7%	---	---
export/PIL	40,6%	33,6%	26,8%	---	---

Tabella 6 - PIL, importazioni ed esportazioni (miliardi di euro e pesi %) - Nella tabella l'anno di riferimento è il 2019, il più recente disponibile per il PIL a settembre 2021. Il valore "FOB" (Free On Board) corrisponde al prezzo di mercato alla frontiera del Paese esportatore. Fonte: elaborazioni Fondazione ITL su dati I.Stat (sezione Conti nazionali) per il PIL, dati Coeweb, Istat, per import ed export

LE DINAMICHE DEL PIL REGIONALE

Il PIL, in quanto risultato del processo produttivo ottenuto dall'interazione delle imprese, dei lavoratori, delle istituzioni, degli stakeholder di vario livello, localizzati in territori spesso non vicini, ha una dimensione dinamica che muta rapidamente nel tempo.

In 25 anni il PIL in termini reali dell'Emilia-Romagna è cresciuto di quasi il 30%: dai 124 miliardi di euro del 1995 è passato a 159 nel 2019 (espressi a valori concatenati del 2015). Posto pari a 100 il valore del 1995, nel 2019 ha raggiunto i 128 punti (Figura 1)¹⁷.

Nel medesimo periodo il PIL in termini reali è cresciuto anche in Italia sebbene con ritmi più contenuti, partendo dai 100 punti del 1995, nel 2019

¹⁶ I dati di import ed export considerati sono di fonte Coeweb e Istat-ICE, non di Contabilità nazionale (da cui proviene il PIL). La principale differenza è che import ed export di contabilità nazionale sono valori CIF (Cost, Insurance, Freight), quindi comprendono voci di spesa che invece import ed export di fonte Coeweb trascurano essendo a valori FOB (free on board). I valori in questo paragrafo si riferiscono all'anno 2019, per consentire la comparazione con il dato del PIL più aggiornato disponibile nell'agosto 2021.

¹⁷ Nel medesimo periodo, dal 1995 al 2019, il PIL a prezzi correnti dell'Emilia-Romagna è raddoppiato: dagli 82 miliardi del 1995 è passato a 164 nel 2019.

si è fermato a 115, ben 13 punti percentuali al di sotto del dato dell'Emilia-Romagna.

Dal 1996 i ritmi della regione sono superiori a quelli nazionali: la curva rossa nel grafico seguente si stacca dalla curva blu proprio in quell'anno. E la divaricazione si amplia sempre di più con il passare del tempo (Figura 1). Nell'orizzonte temporale in esame l'economia regionale ha subito due crisi. La prima colpì il sistema nazionale e conseguentemente anche l'Emilia-Romagna tra la fine del 2008 e nel corso di tutto il 2009. Fu di origine finanziaria, collegata ai mutui subprime con il conseguente collasso del commercio internazionale, e coinvolse gran parte dei Paesi occidentali. La seconda si manifestò in Italia nel 2011 e si protrasse per tutto il 2013, mentre a livello regionale si avvertì marcatamente nel corso del 2012 con la contrazione del PIL che segnò una dinamica negativa, per poi riprendersi più rapidamente già nell'anno successivo quando ancora l'Italia arretrava¹⁸. Questa seconda crisi fu "innescata dal venir meno della fiducia dei mercati internazionali sulla sostenibilità del debito pubblico e ha accomunato i Paesi europei sotto questo profilo più fragili" (Istat, 2020).

Dal 2013 al 2019 si osserva una crescita consistente e continua, che ha consentito di riportare nel 2019 il PIL regionale ai valori del 2007 (espressi a valori concatenati).

Nel 2020 il PIL ha subito un forte calo, a causa del Covid-19. Entro il 2022 è attesa una ripresa che porterà il PIL nazionale e regionale nuovamente ai valori del 2018-19 (fonte: Istat, Banca Italia, Prometeia).

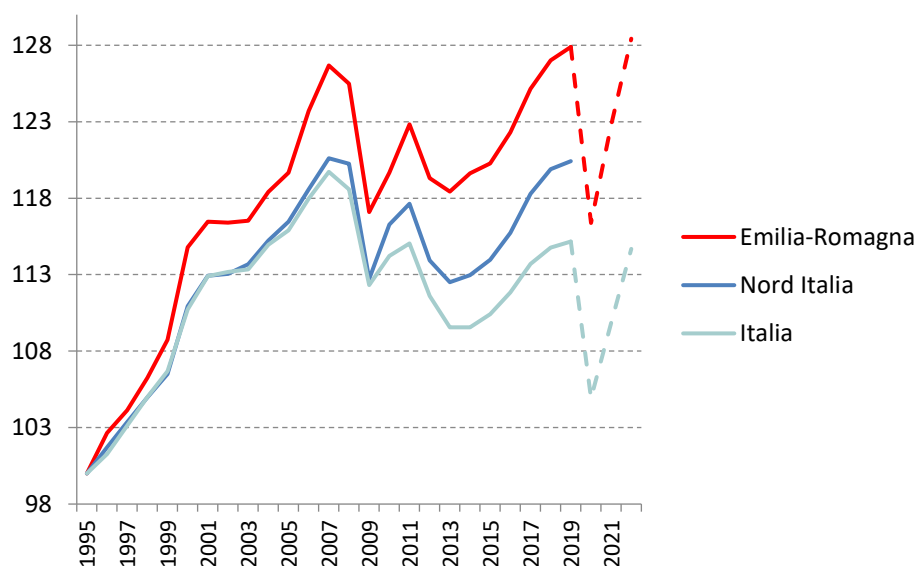


Figura 1 - La dinamica del PIL a prezzi di mercato (valori concatenati con anno di riferimento 2015; 1995-2022; numeri indice, 100=1995) - Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su dati Istat, Conti nazionali. Le linee tratteggiate sono definite in base a previsioni Istat (edizione giugno 2021) e Prometeia (edizione aprile 2021)

¹⁸ L'analisi dei dati annuali non consente di individuare una dinamica negativa registrata nel corso del 2014, colta invece da UnionCamere Emilia-Romagna con dati trimestrali e segnalata in alcuni suoi report periodici.

LE DINAMICHE DEL COMMERCIO ESTERO REGIONALE

In 25 anni le esportazioni dell'Emilia-Romagna sono quasi triplicate in termini nominali, passando da 22 miliardi di euro del 1995 a 66 del 2019. Nel medesimo periodo anche le esportazioni a livello nazionale sono aumentate, ma con ritmi inferiori: sono passate da 197 del 1995 a 480 miliardi di euro del 2019, con un incremento di 2,5 volte, ma con un distacco dalla crescita complessiva regionale di più di 50 punti percentuali. Poiché le esportazioni sono una componente consistente del PIL, presentano un'evoluzione temporale molto simile a quella del PIL (si mettano a confronto la Figura 1 con la Figura 2). Da una veloce analisi si notano numerose modificazioni subite dalla curva nonostante la tendenza crescente: le esportazioni risentono delle dinamiche dei mercati internazionali, ma anche delle capacità produttive delle imprese regionali. I principali mercati di sbocco per le esportazioni dell'Emilia-Romagna sono i Paesi europei (con circa il 70% delle esportazioni totali), gli Stati Uniti (con il 14% del totale), i Paesi dell'Asia orientale (con il 12%, Cina in testa). Tra il 2019 e il 2020 le esportazioni hanno subito una marcata contrazione sia a livello regionale (-8%) che nazionale (-10%), causata la pandemia. Secondo le previsioni, nel 2022 si registreranno flussi superiori a quelli precedenti al 2020 (Figura 2).

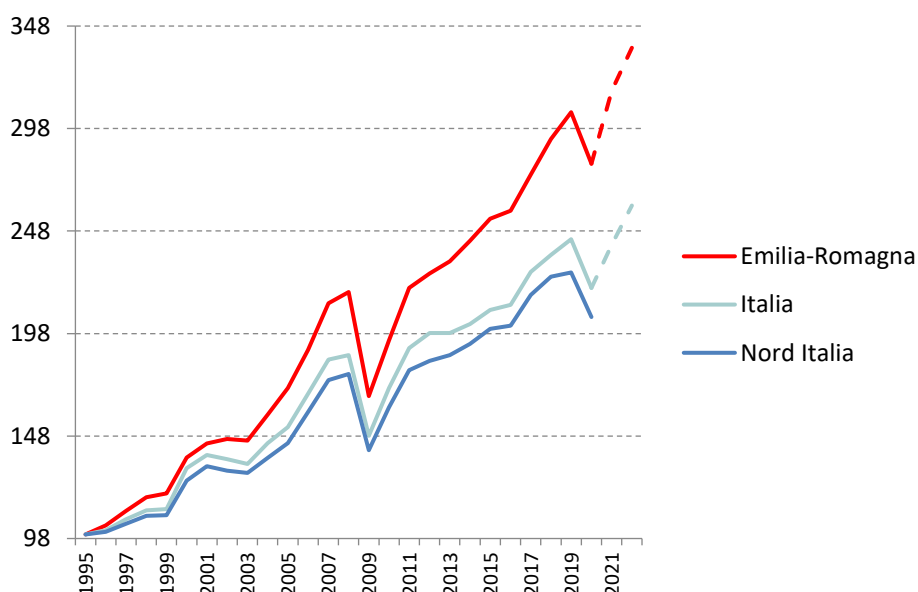


Figura 2 - La dinamica delle esportazioni (a prezzi correnti, 1995-2022, numeri indice, 100=1995) - Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su dati Coeweb, Istat. Le linee tratteggiate sono definite in base a previsioni Istat (edizione giugno 2021) e Prometeia (edizione aprile 2021)

Le importazioni dell'Emilia-Romagna, come le esportazioni, negli ultimi 25 anni sono quasi triplicate passando da 12 del 1995 a 37 miliardi di euro del 2019. Nel medesimo periodo anche le importazioni a livello nazionale sono aumentate, ma con ritmi inferiori (da 173 del 1995 a 423 miliardi di euro del 2019, con un incremento di 2,5 volte, ma con un distacco dalla crescita complessiva regionale di più di 50 punti percentuali). A differenza delle esportazioni, fino al 2005-2006 le dinamiche delle importazioni nazionali sono state molto simili alle dinamiche delle importazioni regionali il cui allungo accennato nei 2-3 anni precedenti la crisi del

2008/2009 si consolida a partire dal 2014, anno in cui le due curve si divaricano fino a raggiungere uno scarto di 50 punti nel 2019. I principali mercati di provenienza delle importazioni dell'Emilia-Romagna sono i Paesi europei (con poco meno dell'80% delle importazioni totali), i Paesi dell'Asia orientale (con il 14%, Cina in testa), seguono a grande distanza le Americhe del nord e del sud (con il 6% del totale).

Come per le esportazioni, tra il 2019 e il 2020 anche le importazioni hanno subito una marcata contrazione sia a livello regionale (-9%) che nazionale (-12%), causa la pandemia. Secondo le previsioni, nel 2022 si registreranno dinamiche superiori a quelle precedenti al 2020 (Figura 3).

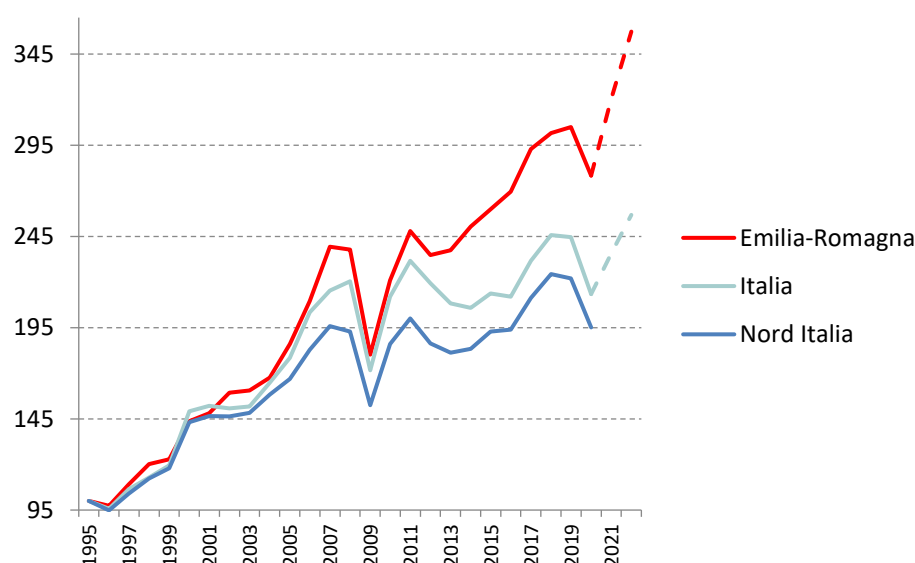


Figura 3 - La dinamica delle importazioni (a prezzi correnti, 1995-2022, numeri indice, 100=1995) - Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su dati Coeweb, Istat. Le linee tratteggiate sono definite in base a previsioni Istat (edizione giugno 2021) e Prometeia (edizione aprile 2021)

3.3 CAMBIAMENTI STRUTTURALI DEL SISTEMA PRODUTTIVO INDOTTI DALLE CRISI RECENTI PRIMA DEL COVID-19

A livello nazionale e regionale le crisi sopra menzionate hanno comportato una ristrutturazione del sistema produttivo, con la riduzione della base imprenditoriale e della capacità produttiva.

Tra il 2012 e il 2019 il numero delle imprese (escluse quelle dell'agricoltura e della Pubblica Amministrazione) è diminuito del -1% a livello nazionale e del -5% in Emilia-Romagna (Tabella 7). Considerando i dati per classi di addetti come proposto sempre nella Tabella 7, si nota che tutte le classi di addetti tranne una, in Italia e in Emilia-Romagna, registrano incrementi nel numero delle imprese, nel numero degli addetti, nella dimensione media delle imprese, nel peso delle imprese per classe, nel peso degli addetti per classe. L'unica eccezione è rappresentata dalle imprese di dimensioni minori, da 0 a 9 addetti. Poiché è la classe più numerosa, la sua contrazione determina i cali dei valori totali osservati. I dati testimoniano che le crisi hanno comportato una grave selezione delle

imprese di minori dimensioni che però non si è propagata nella riduzione degli addetti, ma anzi la dimensione media delle imprese ne ha beneficiato in associazione all'aumento della produzione in Emilia-Romagna nel periodo 2015-2019. La ripresa del PIL in corso per tutto il periodo 2015-2019 (si veda la Figura 1 nel paragrafo 3.2) non ha però consentito il recupero delle caratteristiche strutturali precedenti (valori in rosso nella Tabella 7). Anzi è seguita da un biennio 2020-2021 in cui l'economia è entrata in una fase di stagnazione a livello nazionale, mentre in regione dall'inizio del 2019 le dinamiche si sono fatte negative. Appare quindi interessante confrontare le principali peculiarità strutturali del sistema tra il 2012 e il 2019, espresse, oltre che in termini di numero di imprese, anche in termini di numero di addetti delle imprese, dimensione media delle imprese.

La prima variabile che si propone nella tavola seguente (Tabella 7) è il numero delle imprese (escluse, agricoltura e Pubblica Amministrazione): in Emilia-Romagna le imprese da zero a nove addetti nel periodo 2012-2019 diminuiscono del -6%, passando da 357mila a 337mila (sono il 94% delle imprese attive in regione, sia nel 2012 che nel 2019). Anche in Italia le imprese di questa classe dimensionale diminuiscono in questo periodo, ma solo del -2%.

Classi di addetti	0-9	10-49	50-249	250 e più	totale
Emilia-Romagna					
<i>n. imprese</i>	-6%	+5%	+11%	+13%	-5%
<i>n. addetti delle imprese</i>	-8%	+4%	+13%	+20%	+4%
<i>dimensione media delle imprese</i>	-2%	0%	+2%	+6%	+9%
<i>peso % delle imprese per classe</i>	-1%	+10%	+16%	+19%	---
<i>peso % degli addetti per classe</i>	-11%	0%	+9%	+15%	---
Italia					
<i>n. imprese</i>	-2%	+6%	+12%	+16%	-1%
<i>n. addetti delle imprese</i>	-4%	+7%	+13%	+15%	+1%
<i>dimensione media delle imprese</i>	-2%	+1%	+1%	-1%	+1%
<i>peso % delle imprese per classe</i>	0%	+8%	+14%	+18%	---
<i>peso % degli addetti per classe</i>	-8%	+3%	+8%	+10%	---

Tabella 7 - Dinamiche strutturali a livello nazionale e regionale (var. %, 2012-2019) -
Nota: nella tabella l'anno di riferimento è il 2019, il più recente disponibile a settembre 2021. - **Fonte:** elaborazioni Fondazione ITL su dati Istat

In Emilia-Romagna il numero degli addetti alle imprese da zero a nove addetti diminuisce del -8%, passando da 676mila a 625mila. In Italia diminuisce del -4%. Inevitabilmente, poiché il numero delle imprese diminuisce meno del numero degli addetti, la dimensione media delle

imprese da zero a nove addetti scende, sia in Emilia-Romagna che in Italia (-2%). Le altre classi dimensionali tra il 2012 e il 2019 registrano incrementi di rilievo. Ad esempio, in Emilia-Romagna le imprese con un numero di addetti compreso tra 10 e 49 aumentano del +5%, passando da 18.200 a 19mila, e i loro addetti aumentano del +4%, passando da 329mila a 343mila. Le imprese di maggiori dimensioni hanno dinamiche migliori, sia per numerosità sia per occupazione.

Se si passa a considerare il peso percentuale delle imprese per classi di addetti, in Emilia-Romagna proprio per il calo delle imprese di minori dimensioni (-6% nella tavola precedente) anche il peso di questo tipo di imprese diminuisce (-1%), mentre a livello nazionale la diminuzione delle imprese essendo più contenuto (-2%) fa sì che il peso percentuale delle imprese nella classe da 0 a 9 addetti rimanga immutato tra il 2012 e il 2018.

In sintesi, a livello regionale, come a livello nazionale, in seguito alle crisi del decennio trascorso, si osserva un calo delle imprese manifatturiere e dei servizi (esclusa la Pubblica Amministrazione) di piccole e piccolissime dimensioni (0-9 addetti) e un contestuale aumento generalizzato delle attività produttive di maggiori dimensioni.

3.4 LE SPECIALIZZAZIONI MANIFATTURIERE REGIONALI

La descrizione dei settori manifatturieri di specializzazione della regione Emilia-Romagna è di particolare interesse, poiché, come si sosterrà in seguito (paragrafo 3.9), sono i settori produttivi che si intende rafforzare e promuovere con l'istituzione della ZLS Emilia-Romagna.

L'Emilia-Romagna è caratterizzata da alcuni settori produttivi rilevanti per il ruolo che rivestono in ambito economico e sociale e per il loro potenziale di crescita. Istituzioni e centri di ricerca¹⁹ anche in anni recenti si sono dedicati ad analizzarli e tali studi consentono di affermare che i settori di specializzazione produttiva dell'Emilia-Romagna sono:

- agroalimentare;
- tessile e abbigliamento;
- legno e mobili;
- ceramica;
- chimica e materie plastiche;
- farmaceutica;
- biomedicale;
- meccanica.

Gli otto settori appena elencati e di seguito descritti sono esclusivamente manifatturieri e ad essi si riconducono infatti i principali distretti industriali²⁰ presenti in Emilia-Romagna, ovvero aree territorialmente circoscritte, ad alta specializzazione produttiva in cui sono proliferate piccole imprese spesso affiancate da grandi imprese che svolgono un ruolo catalizzatore e di volano dello sviluppo, tra cui il distretto agroalimentare del prosciutto di Parma e il distretto lattiero-caseario parmense, il distretto del tessile-abbigliamento di Carpi (in provincia di Modena), il distretto del mobile imbottito di Forlì (FC), il distretto ceramico di Sassuolo (MO), il distretto della ceramica di Faenza (in provincia di Ravenna), il distretto biomedicale di Mirandola (in provincia di Modena), il distretto agricolo-meccanico di Cento (FE), il distretto della meccanica di Guastalla (RE) e Reggio Emilia, il distretto della mecatronica di Piacenza, il distretto della Motor Valley di Modena e che si estende da Parma fino a Rimini²¹.

Questi settori di specializzazione movimentano grandi flussi di merce sui mercati nazionali ed esteri - anche in ragione della loro dinamicità - sono

¹⁹ Si ricordano in particolare la "Direzione generale economia della conoscenza, del lavoro, dell'impresa" della Regione Emilia-Romagna, Unioncamere Emilia-Romagna, la sede bolognese di Banca d'Italia, i centri di ricerca specializzati in analisi economiche territoriali Prometeia e Nomisma.

²⁰ I distretti industriali rappresentano un quarto del sistema produttivo nazionale per numero di addetti e di unità locali. Dal secondo dopoguerra, negli anni 50 e 60 dello sviluppo economico, sono andate via via sempre più proliferando zone ad alta specializzazione produttiva e ad alta disponibilità di manodopera in cui sono cresciute imprese di piccole o piccolissime dimensioni, tra loro strettamente legate da rapporti di collaborazione, caratterizzate da grandissime competenze e specializzate in una o più fasi di un processo produttivo.

²¹ Si consulti il sito web: <https://motorvalley.it/territorio/> e un articolo pubblicato da Repubblica nel giugno 2020: https://www.repubblica.it/dossier/cronaca/italia-riparte/2020/06/29/news/motor_valley_un_distretto_da_21_miliardi-260267046/ (ultimo accesso effettuato nell'agosto 2021).

in grado di attrarre nuove imprese manifatturiere e nuovi operatori logistici così come possono contribuire ad incrementare i flussi in transito per il porto di Ravenna. Proprio peculiarità che si ritrovano tra gli obiettivi alla base dell'istituzione della Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna.

Con l'ausilio dei dati forniti dall'Istat e dall'ICE²², è possibile aggiornarne aspetti strutturali e prestazionali e ricostruirne tendenze di medio periodo. Gli otto settori di specializzazione manifatturiera regionale sono costituiti dal 10% delle imprese attive in regione, rappresentano il 25% dell'occupazione regionale, realizzano il 37% del fatturato e del valore aggiunto totale regionale. In dettaglio, negli otto settori di specializzazione regionali operano 35mila imprese, articolate in 39mila unità locali (UL) (quasi il 10% delle UL attive in regione) che danno lavoro a quasi 404mila addetti (il 25% degli addetti alle UL della regione, Tabella 8). In più gli otto settori producono 116 miliardi di euro di fatturato (il 37% del fatturato totale regionale) e generano un valore aggiunto di 30 miliardi di euro. Tra il 2008 (prima delle crisi finanziarie) e il 2018 a livello regionale l'occupazione misurata con gli addetti alle UL è diminuita nel tessile-abbigliamento, legno-mobili e ceramica, mentre il fatturato e il valore aggiunto sono cresciuti in tutti i settori, tranne il tessile-abbigliamento e legno-mobili (Tabella 8).

Bologna è la provincia dell'Emilia-Romagna con il maggior numero di addetti, sia in totale sia nella sola manifattura e negli otto settori di specializzazione regionale. Seconda è Modena. Si nota che, mentre la differenza nel numero di addetti tra Bologna e Modena è molto consistente se si considera l'intero sistema produttivo (manifattura e servizi) (rispettivamente 398mila contro 274 addetti alle UL), la medesima differenza si riduce sensibilmente considerando solo l'occupazione manifatturiera: 99mila addetti alle UL a Bologna contro i 94mila di Modena (Tabella 9). Come indicato in Tabella 10, Bologna ha il 27% dell'occupazione della meccanica regionale e addirittura il 32% nel biomedicale (fatto 100 il totale regionale), ma in un caso si tratta di 62mila addetti nell'altro di poco più di 3.300 addetti. Modena polarizza il 59% dell'occupazione del settore "ceramica" regionale (11mila dei 19mila addetti totali in regione) e il 44% del "biomedicale" (più di 4.500 addetti dei 10.500 in regione) mentre il numero maggiore di addetti della provincia è nella meccanica: 44mila dei 227mila della regione.

Molto interessanti sono anche le dinamiche percentuali dell'occupazione tra il 2012 e il 2018. La manifattura si mantiene invariata in media in tutta la regione. Ma se si considerano le province singolarmente si nota che ben 6 delle 9 hanno l'occupazione della manifattura in contrazione. Ferrara è la peggiore con -8%, calano anche Modena (-2%) e Reggio Emilia (-1%). Solo in provincia di Parma la manifattura cresce in modo consistente (+6%), mentre crescite più contenute che si arrestano al +1% si registrano a Bologna e a Piacenza (Tabella 11).

Considerando i singoli settori di specializzazione, si notano numerosi segni negativi. L'occupazione è diminuita sensibilmente nel settore "legno-mobili", nel "tessile-abbigliamento" e nella "ceramica". Tutti e tre i

²² Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane (<https://www.ice.it/it/studi-e-rapporti/rapporto-ice-annuario-istat-ice>).

settori calano in tutte le province della regione, con la sola eccezione di Ravenna nel comparto dei mobili (Tabella 11).

	n. addetti UL	Fatturato	Valore aggiunto	n. addetti UL (*)	Fatturato	Valore aggiunto
	anno 2018			var % 2008-2018		
Agroalimentare	61.414	23.066	3.903	+8	+11	+33
Tessile e Abbigliamento	32.023	6.091	1.618	-20	-28	-13
Legno e Mobili	16.207	2.686	743	-24	-32	-22
Ceramica	19.393	4.973	1.711	-13	n.d.	n.d.
Chimica e Mat. Plastiche	32.225	11.425	2.878	+3	+17	+50
Farmaceutica	4.531	2.087	848	+30	+116	+145
Biomedicale	10.578	2.054	720	+21	n.d.	n.d.
Meccanica	227.283	63.480	18.478	+5	+17	+30
Totale 8 Settori di specializzazione e	403.654	115.862	30.899	+1	n.d.	n.d.
Totale "Manifattura"	446.885	125.601	33.731	0	+9	+25
Tot. Manifattura e Servizi	1.624.893	314.896	82.315	+3	+7	+19

Tabella 8 - Occupazione, fatturato e valore aggiunto nei settori di specializzazione dell'Emilia-Romagna (v.a., milioni di euro, var. % 2008-2018) - Nota 1: in tabella l'anno di riferimento è il 2018, il più recente disponibile per le tre variabili a settembre 2021. (*) Nota 2: le dinamiche del n. addetti UL sono tra il 2012 e il 2018. Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su dati Asia, Istat

	BO	FE	FC	MO	PR	PZ	RA	RE	RN	TOT
Agro-alimentare	9.007	2.330	7.110	10.093	14.635	3.139	6.086	6.650	2.362	61.412
Tessile-Abbigliamento	4.879	1.704	4.697	8.957	2.570	586	1.266	4.761	2.602	32.022
Legno-Mobili	2.322	652	4.513	1.889	1.251	688	1.182	2.136	1.574	16.207
Ceramica	1.367	327	6	11.454	161	21	891	4.890	277	19.394
Chimica-Mat. plastiche	7.837	2.380	3.079	4.614	3.064	1.445	3.770	5.298	737	32.224
Farmaceutica	831	21	62	666	2.396	272	0	82	201	4.531
Biomedicale	3.389	242	258	4.511	664	189	456	658	212	10.579
Meccanica	62.101	11.462	13.494	43.788	19.963	14.785	11.400	41.536	8.754	227.283
Tot.8 Settori di spec.	91.733	19.118	33.219	85.972	44.704	21.125	25.051	66.011	16.719	403.652
Totale "Manifattura"	99.110	21.537	37.682	93.892	51.046	24.106	28.638	71.728	19.145	446.884
Tot. Manifattura e Servizi	397.630	92.634	142.086	274.194	171.862	96.798	130.548	194.263	124.877	1.624.892

Tabella 9 - Addetti alle Unità Locali dei settori di specializzazione per provincia dell'Emilia-Romagna - Nella tabella l'anno di riferimento è il 2018, il più recente disponibile per le UL a settembre 2021. Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su dati Asia, Istat

	BO	FE	FC	MO	PR	PZ	RA	RE	RN	TOT
Agroalimentare	15	4	12	15	24	5	10	11	4	100
Tessile e Abbigliamento	15	5	15	28	8	2	4	15	8	100
Legno e Mobili	14	4	28	12	8	4	7	13	10	100
Ceramica	7	2	0	59	1	0	5	25	1	100
Chimica e Mat. plastiche	25	7	10	14	10	4	12	16	2	100
Farmaceutica	18	0	1	15	54	6	0	2	4	100
Biomedicale	32	2	2	44	6	2	4	6	2	100
Meccanica	27	5	6	19	9	7	5	18	4	100
Totale 8 Settori di specializzazione	24	5	8	21	11	5	6	16	4	100
Totale "Manifattura"	23	5	8	22	11	5	6	16	4	100
Tot. Manifattura e Servizi	23	6	9	17	11	6	8	12	8	100

Tabella 10 - Distribuzione degli addetti alle unità locali nelle province per settore di specializzazione (pesi %) - Nella tabella l'anno di riferimento è il 2018, il più recente disponibile per le UL a settembre 2021. Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su dati Asia, Istat

	BO	FE	FC	MO	PR	PZ	RA	RE	RN	TOT
Agroalimentare	28	-4	10	5	5	18	0	2	4	8
Tessile e Abbigliamento	-28	-11	-7	-24	-2	-17	-23	-23	-18	-20
Legno e Mobili	-43	-25	-18	-12	-18	-2	14	-35	-25	-24
Ceramica	-33	-14	-88	-9	-7	-65	-27	-10	-7	-13
Chimica e Mat. plastiche	4	-7	3	-5	18	21	3	1	42	3
Farmaceutica	18	-42	47	172	18	51	0	25	13	30
Biomedicale	64	-2	-10	16	-6	-18	-1	10	-21	21
Meccanica	7	-8	2	5	10	5	-1	6	6	5
Totale 8 Settori di specializzazione	4	-8	-1	-1	7	7	-2	-1	-2	1
Totale "Manifattura"	1	-8	-1	-2	6	1	-4	-2	-2	0
Tot. Manifattura e Servizi	5	-1	0	4	6	4	1	2	1	3

Tabella 11 - Dinamica degli addetti alle unità locali (var % 2012-2018) - Nella tabella l'anno di riferimento è il 2018, il più recente disponibile per le UL a settembre 2021.
Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su dati Asia, Istat

In sintesi, **gli otto settori di specializzazione manifatturiera dell'Emilia-Romagna contano il 10% delle imprese attive in regione, il 25% dell'occupazione, il 37% del fatturato e del valore aggiunto totale regionale**. Complessivamente a livello regionale presentano una dinamica degli addetti stabile, però singoli comparti in alcune province registrano lievi contrazioni.

Si sottolinea che il confronto tra i dati regionali dei settori economici con quelli nazionali mette in evidenza come nella regione il peso del settore industriale sull'economia generale sia superiore al dato medio italiano, a riprova della forte vocazione industriale dell'Emilia-Romagna.

IL COMMERCIO ESTERO DEI SETTORI DI SPECIALIZZAZIONE

Gli otto settori di specializzazione sono i comparti manifatturieri regionali con i maggiori flussi commerciali con l'estero (import ed export), che come già visto sono in crescita da diversi anni. A causa la pandemia nel 2020 le importazioni e le esportazioni hanno subito una forte contrazione (si rimanda a Figura 2 e Figura 3), ma in base alle previsioni formulate da più istituzioni nazionali ed estere entro il 2022 torneranno al di sopra dei valori del 2019. Per questo motivo in questo paragrafo si analizzano i dati del 2019.

Nel corso del 2019 l'intero sistema socioeconomico emiliano-romagnolo ha importato complessivamente circa 37 miliardi di euro di merci da tutto il mondo.

Gli otto settori produttivi che rappresentano le maggiori specializzazioni manifatturiere su scala regionale realizzano un volume di importazioni

pari al 93% delle importazioni totali regionali, corrispondenti a circa 34,6 miliardi di euro.

Nel medesimo periodo le esportazioni del sistema produttivo emiliano-romagnolo verso tutto il resto del mondo hanno raggiunto i 66 miliardi di euro. Gli otto settori di specializzazione manifatturiera regionale hanno realizzato un volume di esportazioni pari al 96% delle esportazioni totali regionali, corrispondenti a circa 61,4 miliardi di euro.

In Figura 4 sono mostrate le importazioni e le esportazioni degli otto settori produttivi di specializzazione su scala regionale. Il settore della meccanica (che comprende metallurgia, siderurgia, impianti, macchinari, mezzi di trasporto) prevale su tutti con 36 miliardi di euro di export e 16 di import, rispettivamente più della metà delle esportazioni regionali totali e più del 40% delle importazioni. Seguono l'agroalimentare con 8 miliardi di euro di export e 6,8 di import e il tessile-abbigliamento con 7,6 miliardi di euro di export e 4,3 di import.

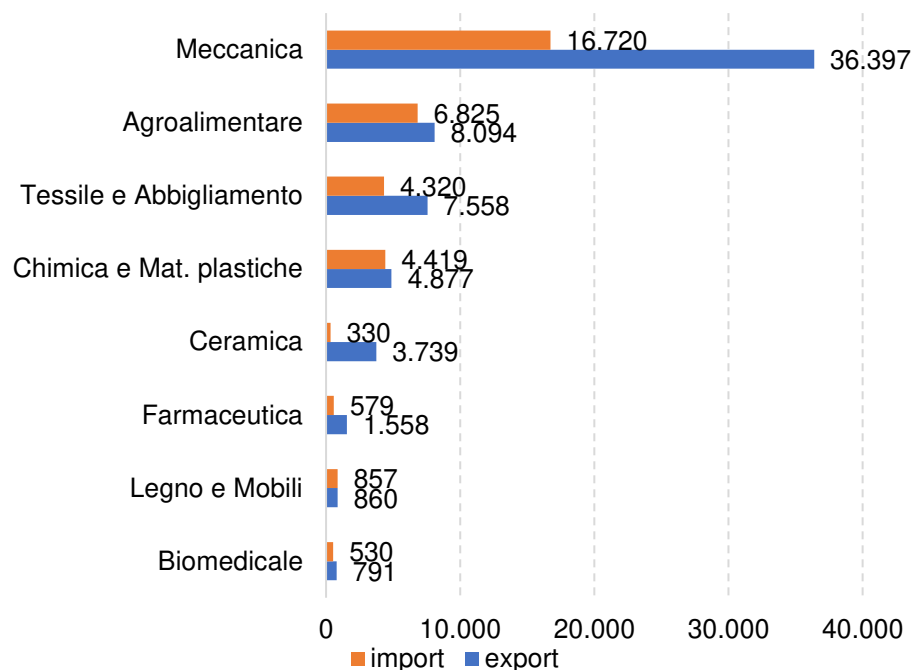


Figura 4 - Scambi commerciali dei settori di specializzazione dell'Emilia-Romagna con il resto del Mondo (mln €, 2019) - Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su dati CoeWeb, Istat

Poiché l'istituto della Zona Logistica Semplificata ha l'obiettivo di rafforzare il sistema portuale, all'interno degli scambi con l'estero della regione si sono individuati quelli con i Paesi esteri da cui proviene e a cui è destinata la merce in transito nel porto di Ravenna (la cosiddetta "catchment area"²³ del porto). Per tipologia di merce e per area geografica estera in parte già transitano per Ravenna, e il loro ammontare complessivo rappresenta volumi potenzialmente transitabili per il porto emiliano-romagnolo. In tutto questi flussi rappresentano sia in import sia

²³ Le aree geografiche overseas della catchment area estera del porto di Ravenna sono: Africa, Asia Centrale, Asia Orientale, Medio Oriente, Oceania, Altri Paesi Europei non-UE27, 4 paesi EU27 (Bulgaria, Cipro, Grecia, Malta).

in export circa il 23/24% degli scambi commerciali con l'estero dell'Emilia-Romagna (Tabella 12). Il settore della meccanica della regione importa dalla catchment area estera del porto di Ravenna 2,8 miliardi di euro (il 23% delle importazioni del settore) ed esporta 8,2 miliardi di euro (il 17% delle esportazioni del settore). Come si può notare le incidenze del commercio estero della catchment area del porto sul commercio estero totale regionale variano molto a seconda del settore. Il primo settore per incidenza delle importazioni è l'agroalimentare con ben il 34% seguito dal legno con il 33%. Il primo settore per incidenza delle esportazioni è il tessile-abbigliamento con più del 60%, seguito dal ceramico con il 37%.

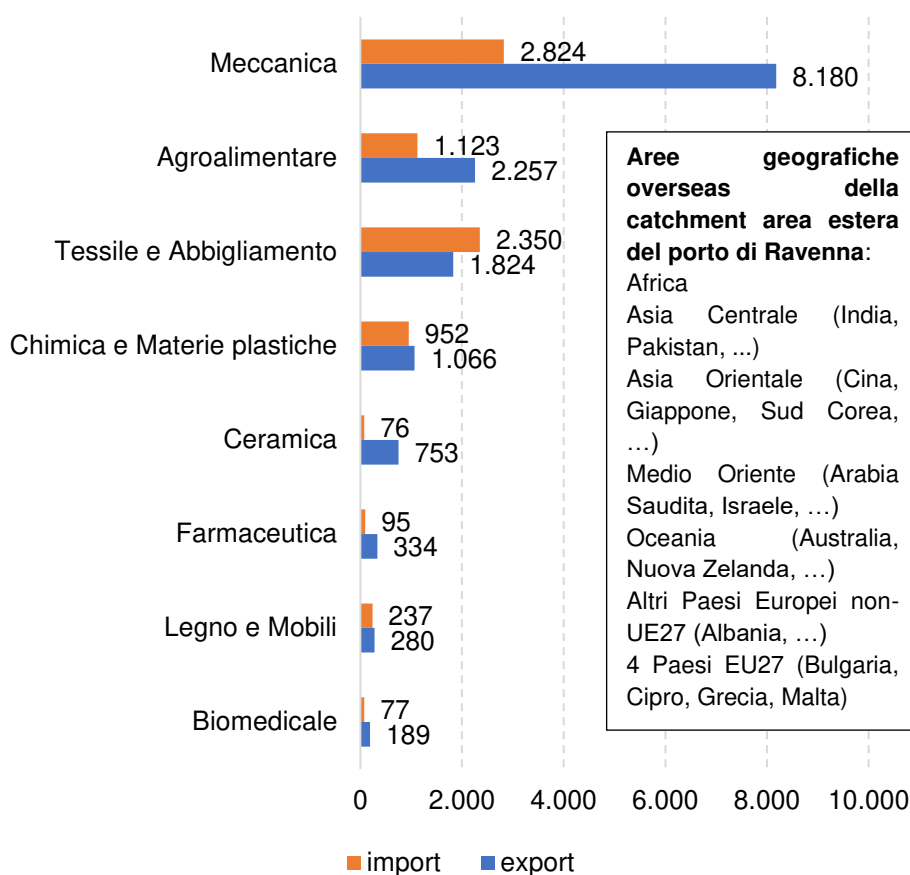


Figura 5 - Scambi commerciali dei principali settori di specializzazione dell'Emilia-Romagna con la «catchment area estera» del porto di Ravenna (mln €, 2019) - Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su dati CoeWeb, Istat

	Import da catchment area del porto di Ravenna su import totale regionale	Export verso catchment area del porto di Ravenna su export totale regionale
<i>Agroalimentare</i>	34,1%	16,5%
<i>Tessile e Abbigliamento</i>	25,8%	61,2%
<i>Legno e Mobili</i>	32,9%	26,4%
<i>Ceramica</i>	19,9%	37,4%
<i>Chimica e Mat. plastiche</i>	21,5%	21,1%
<i>Farmaceutica</i>	25,4%	16,0%
<i>Biomedicale</i>	24,7%	15,3%
<i>Meccanica</i>	22,7%	17,4%
<i>Totale Settori di Specializzazione</i>	24,2%	23,1%

Tabella 12 – Peso della “catchment area estera” del porto di Ravenna sugli scambi commerciali totali dell'Emilia-Romagna con l'estero (pesi %) - Nella tabella l'anno di riferimento è il 2019. Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su dati Asia, Istat

3.5 IL SETTORE REGIONALE DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA DELLE MERCI

Analizzati i settori di specializzazione manifatturiera (paragrafo 3.4), si passa alla descrizione del settore regionale dei trasporti e della logistica delle merci conto terzi. Al suo interno annovera le attività produttive che, insieme alla manifattura, si vogliono promuovere e rafforzare con l'istituzione della ZLS Emilia-Romagna (paragrafo 3.9). Questa scelta è supportata dalla constatazione che la gestione efficiente delle merci e la loro mobilità è una componente essenziale della competitività del sistema produttivo dell'intera regione. In più il potenziamento del trasporto e della logistica, facendo in modo di adottare soluzioni orientate alla transizione ecologica, può contribuire a ridurre il suo ruolo ora determinante nel congestionamento stradale, nell'inquinamento atmosferico, nel deterioramento del paesaggio.

Il settore del trasporto e della logistica delle merci (noto nella letteratura professionale internazionale²⁴ come “contract logistics”) è composto da operatori ai quali le imprese agricole, manifatturiere, del commercio e dei servizi: a) affidano merce da consegnare ai loro clienti (attività di trasporto); b) esternalizzano la gestione del magazzino; c) esternalizzano servizi a valore aggiunto (imballaggio, etichettatura, controlli di qualità, gestione dei resi e tanto altro). Compongono quindi la contract logistics tutti gli operatori in forma societaria che producono servizi logistici e tutte le società e le imprese individuali del trasporto delle merci (nota: questa distinzione è resa necessaria dal fatto che in genere le imprese della manifattura stipulano contratti di esternalizzazione dei servizi logistici con imprese in forma societaria).

Il settore del trasporto e della logistica delle merci (o contract logistics) dell'Emilia-Romagna è composto da circa 10mila operatori (pari all'11% delle imprese attive nel settore nazionale), fattura 13,3 miliardi di euro (il 16% del fatturato della contract logistics nazionale), produce un valore aggiunto²⁵ di 3,1 miliardi di euro (il 13% del valore aggiunto del settore nazionale), offre occupazione a circa 80mila lavoratori dipendenti (il 12% dei lavoratori dipendenti del settore nazionale) (Tabella 13).

²⁴ Si vedano ad esempio i report periodici curati da Bizwit Research & Consulting (<https://www.bizwitresearch.com/>, uno dei più recenti è disponibile a questo indirizzo (ultimo accesso agosto 2021):

<https://www.bizwitresearch.com/reports/global-contract-logistics-market-is-valued-approximately-at-usd-213-billion-in-2019-and-is-anticipated-to-grow-with-a-healthy-growth-rate-of-more-than-4-8-over-the-forecast-period-2020-2026/> oppure qui <https://www.marketstudyreport.com/reports/global-contract-logistics-market-size-research>)

²⁵ Il valore aggiunto si ottiene togliendo dal fatturato i costi detti in contabilità nazionale “consumi intermedi”, ossia sostenuti per acquistare prodotti e servizi direttamente consumati nella produzione dell'oggetto principale della propria attività (in questo caso si tratta di servizi logistici e/o di trasporto). Il valore aggiunto è la ricchezza che l'azienda può distribuire tra i lavoratori (come salari e stipendi), gli azionisti (dividendi), i finanziatori (interessi sui prestiti), lo Stato (imposte e tasse), oltre al re-impiego per la ricomposizione del capitale (sotto forma di ammortamenti).

È un settore in crescita sia a livello regionale sia a livello nazionale. Nella nostra regione presenta una dinamica maggiore: complessivamente tra il 2011 e il 2019 il fatturato è cresciuto in termini nominali del 16%, mentre in Italia la crescita è stata dell'11%. Il grafico sotto riprodotto visualizza solo gli anni più recenti, dal 2015 al 2019. La curva rossa dell'Emilia-Romagna è al di sopra della curva azzurra dell'Italia per tutto il periodo, presenta un rallentamento tra il 2017 e il 2018, collegato alle difficoltà dell'economia di quegli anni, e nel 2019 si riprende. Mentre il dato nazionale presenta una crescita più lenta negli ultimi due anni (Figura 6).

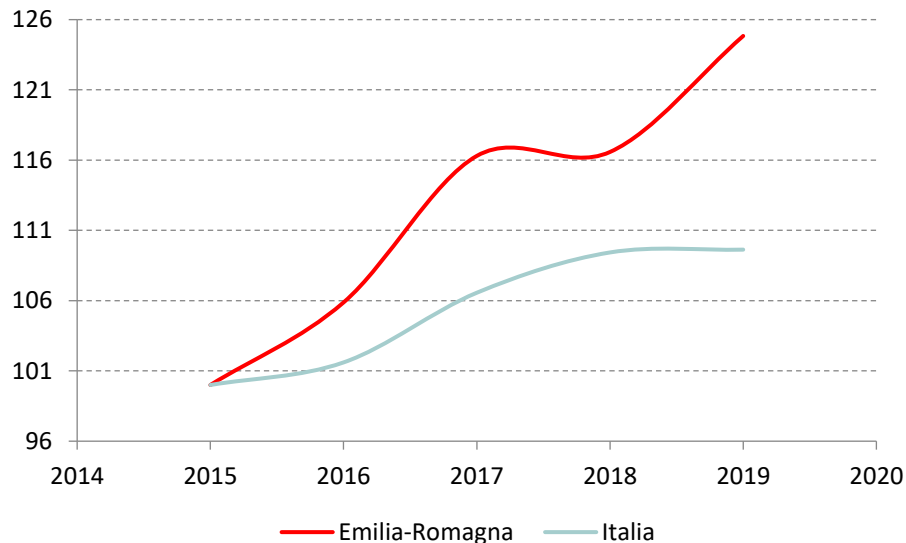


Figura 6 - La dinamica del fatturato della contract logistics (valori a prezzi correnti; numeri indice, 100=2015) - Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su bilanci d'esercizio estratti dalla banca dati AIDA, Bureau van Dijk. I dati nazionali sono dell'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet del Politecnico di Milano

Come messo in evidenza in precedenza, il settore è composto da aziende che offrono al resto del sistema economico e alla collettività non solo locale una molteplicità di servizi di vario tipo, già più sopra almeno in parte elencati. Questa ricchezza dell'offerta può essere percepita e valorizzata riconducendo le aziende del settore a specifici comparti. Seguendo l'impostazione adottata nei primi anni del 2000 dall'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet del Politecnico di Milano, si distinguono i comparti indicati nella Tabella 13: società di autotrasporto, autotrasportatori non organizzati in società, corrieri espresso, gestori di interporti, gestori di magazzini, operatori ferroviari e del trasporto combinato, altri operatori logistici.

Come si può notare analizzando la Tabella 13, ciascun comparto presenta proprie caratteristiche e specifiche dinamiche.

Ma un aspetto molto importante deve essere sottolineato: la contrazione delle imprese di autotrasporto non organizzate in forme societarie, in genere imprese individuali di piccole e piccolissime dimensioni, che da anni stanno cedendo il passo a realtà produttive molto più grandi e strutturate. Questo fenomeno in atto in Emilia-Romagna e in tutta Italia, abbinato alla costante crescita del fatturato di alcuni comparti e di alcuni

operatori in particolare a scapito di altri (Figura 6), porta ad affermare che sono in corso processi di concentrazione delle attività: le imprese sono alla ricerca di economie di scala e stanno applicando criteri via via più efficaci per riuscire a sfruttarle.

In regione hanno sede legale e unità operative di primo piano solo 33 operatori della contract logistics di grandi dimensioni, con un fatturato superiore ai 50 milioni di euro e con più di 250 addetti ciascuno. Producono quasi la metà (45%) del fatturato di tutto il settore regionale e occupano il 52% dei lavoratori dipendenti del settore. Nel 2011 erano 27 e realizzavano il 37% del fatturato del settore.

Il 23% del fatturato della contract logistics dell'Emilia-Romagna è prodotto da 145 imprese di medie dimensioni (fatturato superiore a 10 milioni di euro e con più di 50 addetti ciascuno).

Il restante 22% del fatturato è di più di 9.800 autotrasportatori e operatori logistici di piccole e piccolissime dimensioni. Come detto il loro ruolo sta venendo meno sempre più.

L'analisi delle curve di concentrazione del settore regionale mette in evidenza che le prime 500 imprese sono solo il 5% degli operatori ma producono l'80% del fatturato regionale. Questi due dati rivelano una forte concentrazione nel settore regionale della contract logistics. Concentrazione significa controllo del settore e potere di mercato. Si concretizza nel controllo dei costi con cui si producono i servizi, il costo del lavoro in primis (Figura 8), potere nelle scelte strategiche (ad esempio: adozione di soluzioni di processo e/o organizzative innovative, adozione di tecnologie più efficienti, ecc.), potere nel fissare i prezzi a cui i servizi logistici e di trasporto vengono venduti.

	n. operat ori	Fattur ato	n. dipende nti	n. operat ori	Fattur ato	n. dipende nti
	anno 2019			var % 2011-2019		
<i>Autotrasporto organizzato in società</i>	1.384	4.680	18.116	+38%	+13%	+44%
<i>Autotrasporto non-società</i>	7.160	1.443	6.998	-16%	-12%	-16%
<i>Corrieri espresso</i>	61	1.547	3.552	+79%	+53%	+240%
<i>Gestori di interporti</i>	2	35	51	0%	+29%	-2%
<i>Gestori di magazzino</i>	621	2.261	21.070	+39%	+14%	+36%
<i>Operatori ferroviari e tr. combinato</i>	0	0	0	0%	0%	0%
<i>Altri operatori logistici</i>	169	1.742	24.130	+34%	+42%	+17%
<i>Spedizionieri</i>	563	1.587	6.591	+40%	+16%	+34%
Totale	9.960	13.295	80.508	-5%	+16%	+28%

Tabella 13 - Numero operatori, fatturato e occupazione nei comparti della contract logistics dell'Emilia-Romagna (v.a., migliaia di euro, var. % 2011-2019) - Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su bilanci d'esercizio estratti dalla banca dati AIDA, Bureau van Dijk.

In sintesi, il settore del trasporto e della logistica delle merci (o contract logistics) è uno dei maggiori settori attivi in Emilia-Romagna per volume di fatturato, per ricchezza prodotta, per occupazione offerta.

La contract logistics è il terzo settore in Emilia-Romagna per ammontare del fatturato prodotto, dopo la meccanica (55 miliardi di euro nel 2019) e l'agroalimentare (24 miliardi)²⁶.

È anche il terzo settore in regione per numero di lavoratori dipendenti occupati, dopo la meccanica (167mila nel 2019) e il turismo (91mila nel 2019 solo nelle attività di “ristorazione e alloggi”). Ed è primo per crescita dei dipendenti nel decennio appena passato: +28% tra il 2011 e il 2019, seguito a breve distanza del “farmaceutico”, che occupa solo 4.300 lavoratori dipendenti (Figura 7).

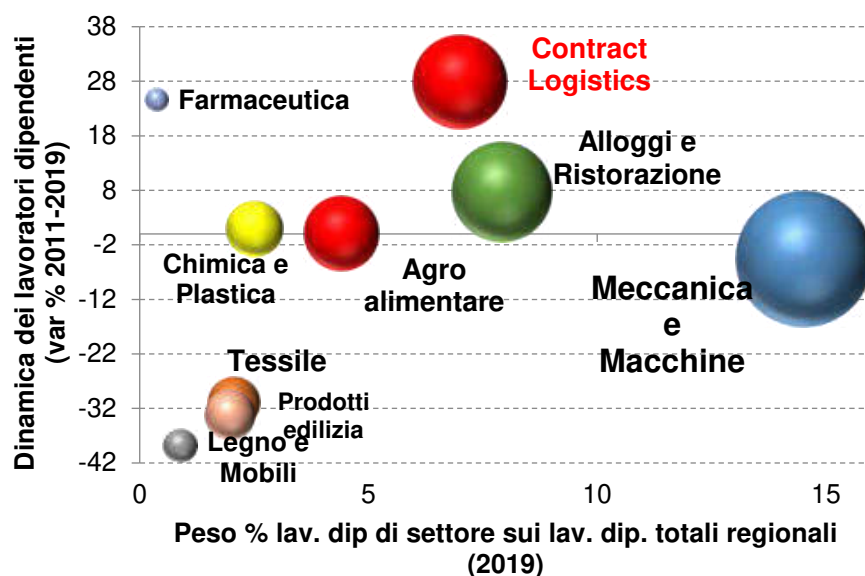


Figura 7 - L'occupazione nei principali settori dell'Emilia-Romagna - La dimensione della sfera è proporzionale al numero dei lavoratori dipendenti del settore corrispondente in Emilia-Romagna. Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL, per la contract logistics su dati di bilancio d'esercizio, AIDA di Bureau van Dijk, per gli altri settori su dati Istat, "Rapporto sulla competitività dei settori produttivi"

²⁶ I dati dei settori manifatturieri sono pubblicati annualmente dall'Istat con il "Rapporto sulla competitività dei settori produttivi", in questa pagina web: <https://www.istat.it/it/archivio/rapporto+competitivita%C3%A0>.

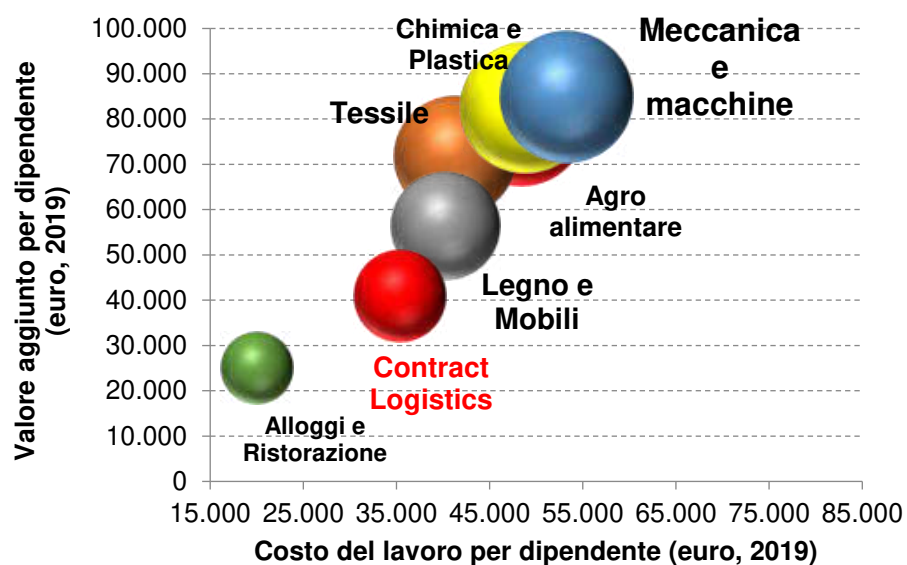


Figura 8 - Costo del lavoro e valore aggiunto per dipendente nei principali settori dell'Emilia-Romagna (valori in euro, anno 2019) - La dimensione della sfera è proporzionale al valore aggiunto per dipendente del settore in Emilia-Romagna. Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su dati di bilancio d'esercizio, AIDA di Bureau van Dijk

3.6 R&S E INNOVAZIONE DELLE IMPRESE

Le attività di ricerca e sviluppo (R&S) e le innovazioni adottate dalle imprese assumono un ruolo particolarmente rilevante in Emilia-Romagna e quindi nei territori della ZLS, perché contribuiscono a rendere più efficienti i processi produttivi e le strutture organizzative, a tracciare traiettorie di sviluppo caratterizzate da sostenibilità ambientale e inclusione sociale, a realizzare prodotti più rispondenti alle esigenze dei consumatori in continua dinamica evoluzione. Ricerca e innovazione sono indispensabili per permettere alle imprese manifatturiere, in primis, di essere competitive sui mercati nazionali ed internazionali.

Data la loro rilevanza, l'innovazione di prodotto, di processo ed organizzativa è un tema trasversale che caratterizza numerose linee di intervento del Patto per il lavoro e il clima dell'Emilia-Romagna, e al contempo sta alla base della transizione ecologica del sistema socioeconomico e della trasformazione digitale che costituiscono pilastri portanti della strategia condivisa e partecipata che ispira il Patto (si vedano i capitoli 2 e 9 per approfondimenti).

L'innovazione è anche il tema caratterizzante della nuova “Strategia di specializzazione intelligente di ricerca e innovazione”²⁷ per il periodo 2021-27, lo strumento con cui si identificano gli ambiti di azione delle attività di R&S e di innovazione e di finanziamento con fondi europei, nazionali e regionali. Non da ultimo, l'innovazione è un importante tema delle politiche regionali di intervento a sostegno del sistema produttivo (paragrafo 11.2).

Questo interesse da più parti rivolto alla R&S e all'innovazione è giustificato anche dal peso che riveste nel contesto regionale, come posto in evidenza nel seguito di questo paragrafo.

Superando il Piemonte, dal 2016 l'Emilia-Romagna è **la terza regione in Italia** per ammontare della spesa in R&S espressa a valori correnti, dopo Lombardia e Lazio nell'ordine. Nel 2018²⁸ la spesa complessiva per le attività R&S intra-muros²⁹ sostenute in Emilia-Romagna da imprese, università, istituzioni pubbliche, private e non profit ammonta a circa 3,3 miliardi di euro. Rappresenta il 13% della spesa totale in R&S sostenuta in Italia, e il 21% di quella del Nord Italia. La spesa in R&S nel Nord Italia è il 62% della spesa totale nazionale. Considerando le sole regioni del nord, si osserva che la quota maggiore di spesa in R&S è della Lombardia (5,2 mld €, pari al 21% della spesa nazionale e al 33% di quella del Nord), seguita, dopo l'Emilia-Romagna, dal Piemonte (con quasi 3 mld €, pari al 12% della spesa nazionale e al 20% della spesa nel Nord Italia), seguito a sua volta dal Veneto (con 2,3 mld €, pari al 9% dell'Italia e al 15% del Nord Italia).

²⁷ https://fesr.regione.emilia-romagna.it/s3/2021_2027.

²⁸ È l'ultimo anno disponibile nell'agosto 2021 nel data set I.Stat gestito da Istat.

²⁹ Si tratta delle attività di ricerca scientifica e sviluppo sperimentale svolte da imprese, istituzioni e università con personale e attrezzature proprie. È detta tradizionalmente intra-muros o interna per differenziarla dalla attività di ricerca affidata ad enti terzi esterni (extra-muros).

Tra il 2012 e il 2018 la spesa in R&S dell'Emilia-Romagna in valori nominali è **aumentata del 5,3%** medio annuo, mentre nel medesimo periodo nel Nord Italia è cresciuta mediamente ogni anno del +3,3% e in Italia del +3%. Nel nord solo il Veneto ha fatto meglio con +5,4% medio annuo.

Dopo il Piemonte, l'Emilia-Romagna è la **seconda regione** in Italia per **peso della spesa in R&S sul PIL**³⁰. L'incidenza della spesa in R&S sul PIL in Emilia-Romagna è pari al 2,03% nel 2018, ben superiore alla media dell'Italia che si arresta all'1,42% e al dato del Nord Italia pari all'1,57%.

In Unione europea, nel medesimo anno, la quota di spesa per R&S sul PIL è stata pari al 2,11%. Quindi l'obiettivo di aumentare gli investimenti in R&S fino al 3% del PIL che, nell'ambito della strategia Europa 2020³¹, i Paesi europei si sono posti come target comune da raggiungere entro il 2020, non è ancora stato realizzato. Ma neppure l'obiettivo posto dal Piano Nazionale della Ricerca³² vigente dal 2016³³, perché pone questa percentuale a livello nazionale pari all'1,53%.

Dal 2012 al 2018 l'incidenza della spesa in R&S sul PIL in Emilia-Romagna è cresciuta in modo quasi esponenziale, mentre il dato nazionale e quello del Nord Italia mostrano ritmi crescenti ma lineari (Figura 9). In più, dal primo anno visualizzato nel grafico seguente (il 2012), la crescita della regione è superiore a quella nazionale e del Nord Italia: la curva rossa nel grafico è ben staccata dalla curva blu e da quella azzurra. E la separazione tra la curva rossa e le altre due si amplia sempre più con il passare degli anni, fino a raddoppiare nel 2018 rispetto al 2012. Infatti, se nel 2012 l'incidenza della spesa in R&S sul PIL in Emilia-Romagna era pari all'1,61%, in Italia e nel Nord era rispettivamente dell'1,26% e dell'1,4%. Nel 2015 questi tre valori percentuali sono aumentati con ritmi marcati per la nostra regione e decisamente minori per i territori di confronto e nell'ordine sono stati pari a: 1,8% per l'Emilia-Romagna, 1,34% per l'Italia e 1,46% per il Nord Italia. Si arriva così al 2018, anno in cui i tre valori percentuali sono rispettivamente: 2,03% per l'Emilia-Romagna, 1,42% per l'Italia e 1,57% per il Nord Italia. Il gap visualizzato nel grafico seguente, che nel 2012 tra Emilia-Romagna e Nord Italia era pari a 0,21 punti percentuali, nel 2018 si è ampliato al punto da essere pari a 0,46 punti percentuali, più che raddoppiato in sei anni. Considerazioni analoghe valgono per il confronto con la curva azzurra dell'Italia (Figura 9).

³⁰ Si veda la figura 21.3 a pag. 695 del capitolo 21 "Ricerca e innovazione" dell'Annuario Statistico Italiano 2020, pubblicato dall'Istat nel dicembre 2020, disponibile a questo link (ultimo accesso agosto 2021) <https://www.istat.it/it/files/2020/12/C21.pdf>.

³¹ Nell'ambito della strategia per la crescita e l'occupazione definita nel 2010 e denominata Europa 2020, l'Unione europea si era prefissata cinque obiettivi da realizzare entro la fine del 2020, in materia di: occupazione, ricerca e sviluppo, clima ed energia, istruzione, integrazione sociale e riduzione della povertà.

³² Disponibile sul sito web del Ministero dell'Università e della Ricerca in questa pagina (ultimo accesso nell'agosto 2021) <https://www.mur.gov.it/it/aree-tematiche/ricerca/programmazione/pnr-anni-2015-2020>.

³³ Il 15 dicembre 2020 il CIPE ha approvato il nuovo Piano Nazionale per la Ricerca 2021-2027, disponibile al link: <https://www.mur.gov.it/it/aree-tematiche/ricerca/programmazione/programma-nazionale-la-ricerca>.

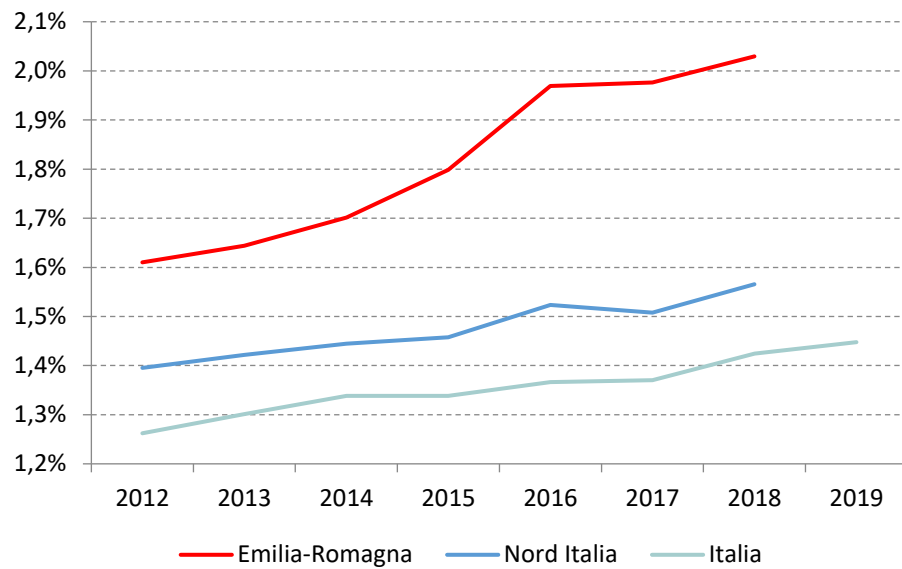


Figura 9 - L'incidenza della spesa in R&S sul PIL (pesi calcolati su valori a prezzi correnti) - Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su dati Istat, I.Stat, sezione Imprese e Conti nazionali

La spesa in R&S delle imprese

I tre quarti della spesa in R&S dell'Emilia-Romagna è realizzata dalle imprese. Si tratta di 2,5 miliardi di euro dei 3,3 miliardi totali richiamati all'inizio di questo paragrafo. Il peso percentuale della spesa in R&S delle imprese rispetto alla spesa totale in R&S è uguale alla media del Nord Italia ed è costantemente in crescita negli ultimi anni: nel 2012 era circa dieci punti inferiori, ferma al 67%. In Italia nel 2018 questo peso percentuale è decisamente inferiore, pari al 63%, mentre nel 2012 era pari al 54%.

Il grafico sotto riprodotto mostra la rilevanza della spesa in R&S da parte delle imprese, ponendo a confronto l'Emilia-Romagna con il Nord Italia, la media nazionale e quella dell'Unione europea.

Nel 2018 le imprese in Emilia-Romagna hanno realizzato spese in R&S pari all'1,55% del PIL (a valori correnti). Il valore è superiore a quello registrato nel Nord Italia (1,17%), alla media nazionale (0,9%) e alla media europea (1,4%) ().

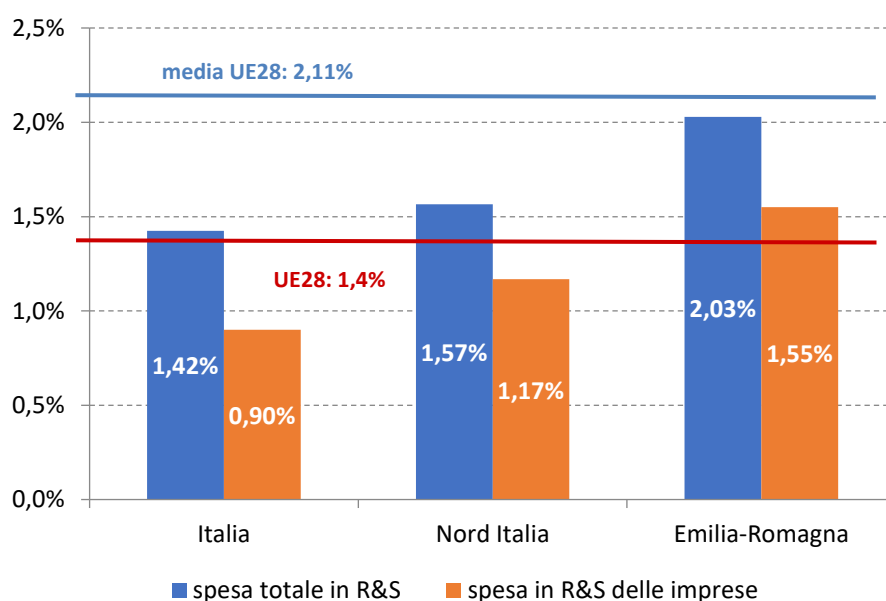


Figura 10 - L'incidenza della spesa in R&S sul PIL (pesi calcolati su valori a prezzi correnti) - Nel grafico l'anno di riferimento è il 2018, il più recente disponibile a settembre 2021. Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su dati Istat, I.Stat, sezione Imprese e Conti nazionali

L'occupazione in R&S

I ricercatori impiegati in attività di ricerca e sviluppo in Emilia-Romagna sono 25mila, il 12% di quelli attivi a livello nazionale (210mila) e il 21% di quelli attivi nelle regioni del Nord Italia (circa 121mila). Dal 2012 i ricercatori in Emilia-Romagna sono aumentati del 50% (erano allora poco più di 16mila). Anche in Italia e nel Nord il loro numero è aumentato, ma meno che in Emilia-Romagna: +33% in Italia e +41% nel Nord Italia.

3.7 IL MERCATO DEL LAVORO

Il tasso di occupazione dell'Emilia-Romagna è il più alto in Italia, secondo solo a quello del Trentino-Alto Adige. È in crescita dal 2014, anno di maggior criticità per il mercato del lavoro in regione e nel resto l'Italia (). I valori occupazionali raggiunti nel 2019 sono superiori a quelli del 2007, prima delle crisi economico-finanziarie internazionali e nazionali. I dati del 2020 registrano già i primi effetti della pandemia e del blocco delle attività produttive stabilito a livello nazionale con il lockdown nei primi mesi dell'anno. È interessante leggere il grafico qui sotto () insieme alla dinamica del PIL (Figura 1), per le inevitabili analogie che presentano.

Oltre agli incrementi dell'occupazione, si assiste anche all'aumento della partecipazione al mercato del lavoro. In Emilia-Romagna il tasso di attività ha raggiunto alla fine del 2019 il 75%, che significa che tre quarti della popolazione tra i 14 e i 64 anni lavora o cerca attivamente un posto di lavoro. Il dato è superiore alla media registrata nel nord Italia già dal 1995 (Figura 12) e ancora di più rispetto alla media nazionale. Inevitabilmente in calo nel 2020.

Il tasso di disoccupazione in Emilia-Romagna al termine del 2019 aveva raggiunto il 5,5%, inferiore alla media del Nord Italia (6,1%) e quasi la metà del dato nazionale. Rende ancora più evidente la ripresa che stava caratterizzando il mercato del lavoro dal 2014, a livello nazionale e regionale (si noti come le curve dal 2014 al 2019 declinino verso il basso). Nel 2020 l'Emilia-Romagna registra un lieve incremento della disoccupazione (5,7%). Le previsioni per il 2022 sono peggiori (Figura 13).

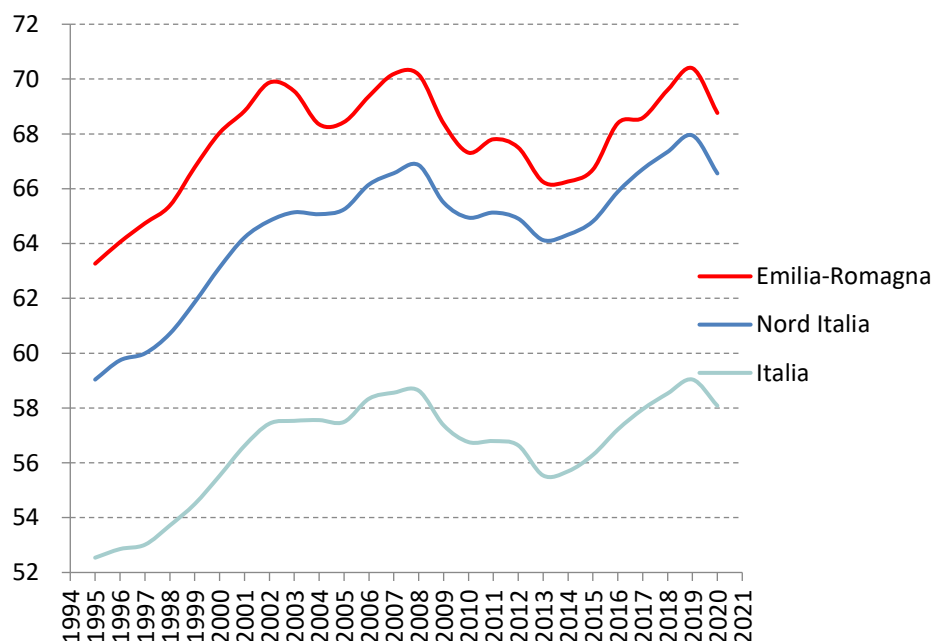


Figura 11 - Il tasso di occupazione (1995-2019) - Questo tasso misura il peso delle persone che, tra i 15 e i 64 anni, lavorano sulla popolazione complessiva della medesima fascia di età. Fonte: I.Stat sezione "lavoro", Istat.

In sintesi, è possibile affermare che il mercato del lavoro in Emilia-Romagna presenta tendenze positive e superiori alle medie del nord Italia. L'istituzione della Zona Logistica Semplificata potrà trarre vantaggio da questa situazione e, se riuscirà a realizzare gli obiettivi che le sono assegnati dalle norme, superato il Covid-19, potrà contribuire a migliorare ulteriormente il mercato del lavoro regionale.

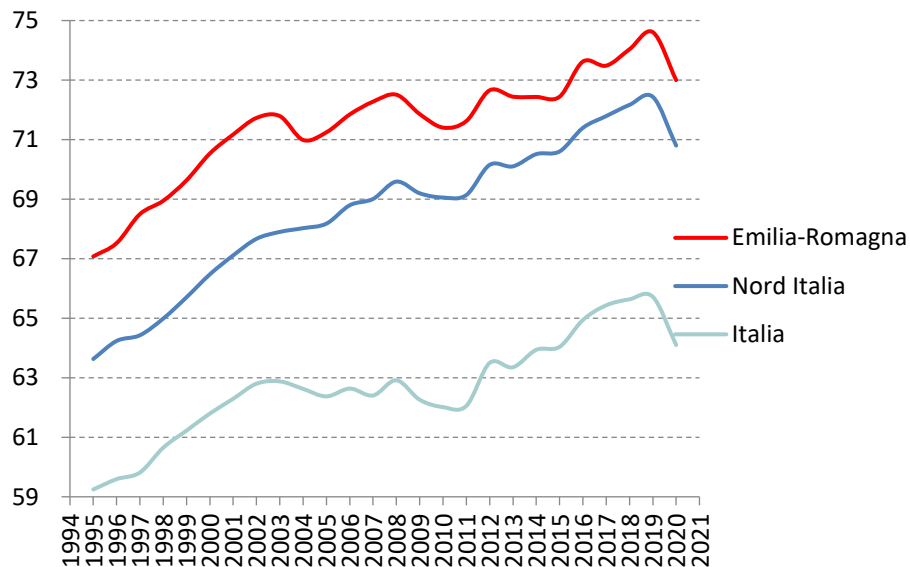


Figura 12 - Il tasso di attività (1995-2020) - Nota: questo tasso è il rapporto tra le persone appartenenti alle forze di lavoro (coloro che hanno un lavoro o lo cercano attivamente, con età compresa tra i 15 e i 64 anni) e la popolazione complessiva della medesima fascia di età. Fonte: I.Stat sezione "lavoro", Istat

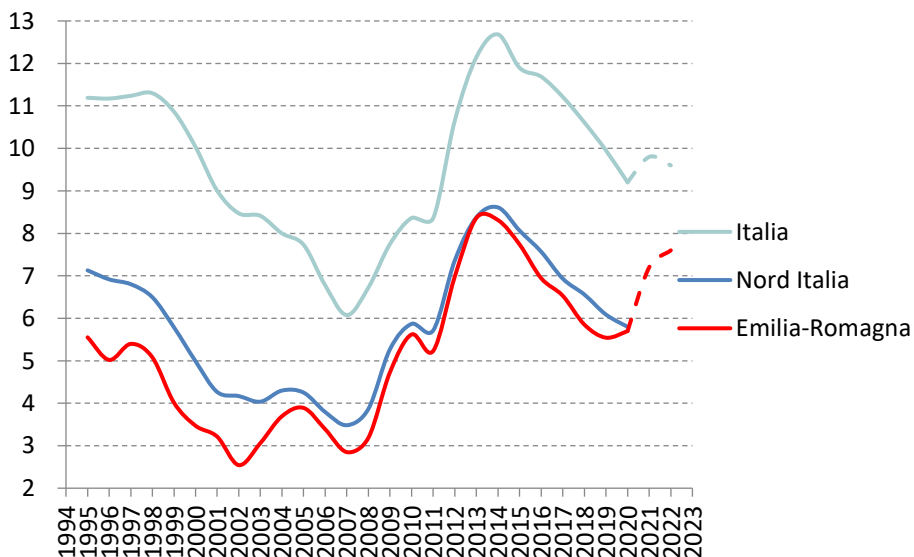


Figura 13 - Il tasso di disoccupazione (1995-2022) - E' l'incidenza delle persone in cerca di occupazione sul totale delle forze di lavoro (coloro che hanno un lavoro o lo cercano attivamente). Fonte: I.Stat sezione "lavoro", Istat. Le linee tratteggiate sono definite in base a previsioni Istat (edizione giugno 2021) e Prometeia (edizione aprile 2021)

3.8 GLI INVESTIMENTI DIRETTI ESTERI

L'attrazione di investimenti dall'estero è uno degli obiettivi dell'istituto della Zona Logistica Semplificata. Nel contempo l'apertura all'internazionalizzazione e l'attrazione di imprese dall'estero, attuate mediante azioni, progetti, bandi collegati alla legge regionale n. 14/2014, rientrano nel novero delle politiche della Regione Emilia-Romagna più attive e maggiormente sentite anche dal settore privato. Ne consegue che l'istituzione della ZLS-ER rientra tra le strategie con cui la Regione dà ancor più vigore all'attuazione delle proprie politiche.

Gli investimenti diretti dall'estero in Emilia-Romagna ammontano complessivamente a circa 27 miliardi di euro (Tabella 14). Rappresentano il 5% degli investimenti diretti dall'estero in Italia e il 7% degli investimenti dall'estero verso tutto il Nord Italia, dove domina la Lombardia con 260 miliardi di investimenti provenienti dall'estero (il 65% del nord Italia).

Gli investimenti diretti dall'estero in Emilia-Romagna erano in ripresa tra il 2014 e il 2017, negli anni più recenti registrano una contrazione. La Figura 14 riprodotta nella pagina seguente mostra questa serie storica, ponendo a confronto la nostra regione con il dato totale nazionale.

Il peso degli investimenti diretti dall'estero in Emilia-Romagna rispetto al totale nazionale è stabile nel medio periodo (attestandosi intorno al 5% ricordato poco sopra). Invece il peso degli investimenti diretti dall'estero in Emilia-Romagna rispetto al Nord Italia è in calo di quasi un punto percentuale dal 2014 (dall'8% al 7% ricordato poco sopra).

Gli investimenti diretti esteri presentano tendenze di medio periodo solo in parte sovrapponibili a quelle del PIL. Tornando alla Figura 14, a cui già sopra si è fatto riferimento, e osservando la curva rossa dell'Emilia-Romagna, si nota che gli investimenti diretti dall'estero nella nostra regione dal 2008 al 2009 non sono cresciuti, ma nemmeno diminuiti, nonostante la crisi internazionale. Tra il 2011 e il 2012 hanno registrato un calo consistente, prossimo ai 50 punti percentuali. Dal 2013 al 2017 sono tornati a crescere (Figura 1 nel paragrafo 3.2 precedente). Tra il 2017 e il 2018 gli investimenti dall'estero hanno registrato una nuova inversione di tendenza, in attenuazione nel 2019. La contrazione sembra sia attribuibile alla "prevalente incertezza sulle prospettive economiche di medio periodo" (Istat-ICE, 2020). Dall'altra parte, gli investimenti dall'Emilia-Romagna verso l'estero crescono nel medio periodo.

Sebbene i dati sopra riportati mostrino un calo congiunturale delle consistenze degli investimenti dall'estero in Emilia-Romagna nell'ultimo anno disponibile, il dato nazionale nel medio periodo si conferma crescente e le tendenze di fondo per il medio-lungo periodo del sistema economico dell'Emilia-Romagna – per le principali variabili macroeconomiche – sono tutte in crescita: dal 1995 crescono il PIL (Figura 1), le importazioni e le esportazioni, l'occupazione e il tasso di attività della popolazione (e Figura 12 precedenti), dal 2007 crescono anche gli investimenti diretti dall'estero verso l'Emilia-Romagna, come è evidente nella Figura 14 seguente.

	Emilia-Romagna	Nord Italia	Italia	Peso ER/IT	Peso ER/IT nord
Investimenti diretti provenienti dall'estero	27,3	396,1	519,1	5,3%	6,9%
Investimenti diretti verso l'estero	27,4	358,8	619,3	4,4%	7,6%

Tabella 14 - Consistenze degli investimenti diretti esteri (miliardi di euro e %) - Nella tabella l'anno di riferimento è il 2019, il più recente disponibile a settembre 2021. Fonte: elaborazioni Fondazione ITL su dati Istat-ICE, edizione 2021

Le multinazionali estere localizzate in Emilia-Romagna producono il 12% del valore aggiunto realizzato da tutte le multinazionali estere attive in Italia. Il valore aggiunto realizzato dalle multinazionali estere in Italia si concentra per il 45% nell'Italia Nord-occidentale, seguono l'Italia Nord-orientale (27%) e l'Italia centrale (17%). Le regioni che forniscono il più ampio contributo sono Lombardia, Piemonte, Emilia-Romagna, Veneto, Lazio e Toscana (Figura 15).

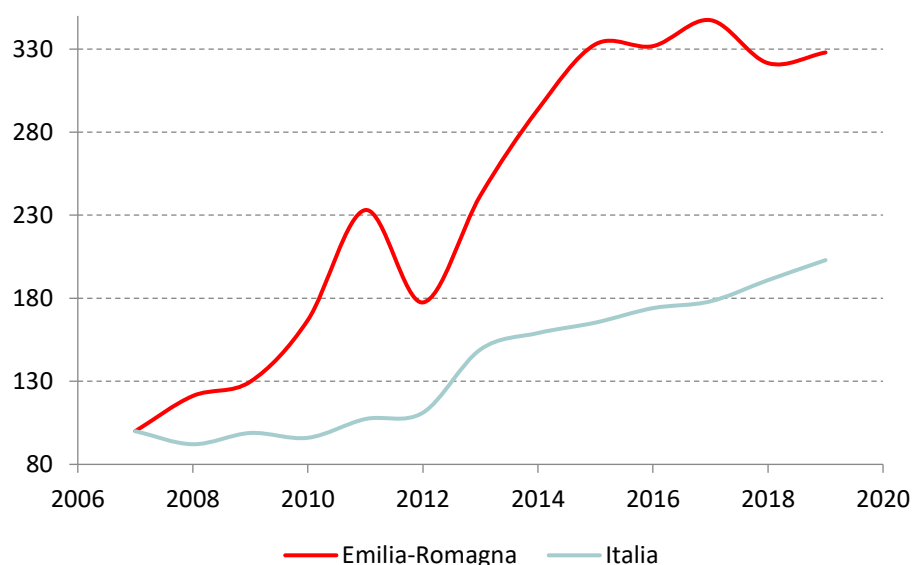


Figura 14 - Consistenze degli investimenti diretti dall'estero (2007-2019, numeri indice 100=2007) - Fonte: elaborazioni Fondazione ITL su dati Istat-ICE, ed. 2021, la più recente disponibile a settembre 2021

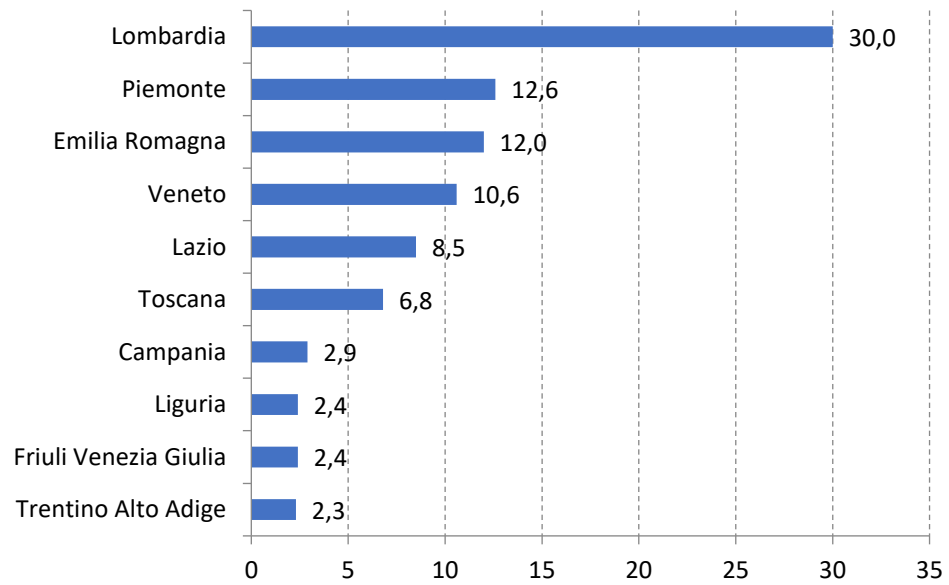


Figura 15 - Le prime 10 regioni per contributo al valore aggiunto industriale realizzato in Italia dalle multinazionali estere (anno 2018) - Fonte: elaborazioni Fondazione ITL su dati Istat-ICE, Commercio estero e attività internazionali delle imprese, ed. 2021, la più recente disponibile a settembre 2021

3.9 I SETTORI DA PROMUOVERE E RAFFORZARE CON LA ZLS EMILIA-ROMAGNA

I territori, le infrastrutture, i nodi logistici intermodali e le attività produttive che compongono la Zona Logistica Semplificata determinano la rilevanza strategica di questo strumento di politica economica per lo sviluppo socioeconomico dell'intera regione.

Ambiti territoriali, infrastrutture, nodi logistici sono analizzati in altri capitoli, in questo paragrafo si focalizza l'attenzione sui settori produttivi, indicando quelli che si intendono sostenere con l'istituzione della ZLS Emilia-Romagna.

Il regolamento attuativo delle ZES/ZLS stabilisce che il Piano di Sviluppo Strategico, che accompagna la domanda di istituzione da presentare al Presidente del Consiglio dei Ministri, tra l'altro, deve indicare le attività economiche che si vogliono promuovere all'interno della ZES/ZLS e le specializzazioni produttive da rafforzare (art. 6, comma 1, lettera d) del DPCM n. 12/2018).

La ZLS dell'Emilia-Romagna si pone l'obiettivo di promuovere e rafforzare sia i settori di specializzazione manifatturiera che caratterizzano la regione (paragrafo 3.4) sia i comparti dei trasporti intermodali e della logistica delle merci a servizio dei processi di produzione (paragrafo 3.5), attribuendo agli stessi i due livelli di priorità identificati per la definizione della ZLS Emilia-Romagna. Quanto segue supporta la scelta fatta.

L'analisi del sistema economico dell'Emilia-Romagna, presentata in questo capitolo, ha portato in evidenza le principali attività produttive che lo caratterizzano. Sono comparti della manifattura di rilevanza strategica per il peso che assumono nell'economia regionale e per l'intensità degli scambi commerciali con l'estero.

I principali settori di specializzazione produttiva dell'Emilia-Romagna, come detto nei paragrafi precedenti, sono: l'agroalimentare; il tessile e abbigliamento; il legno e mobili; la ceramica; la chimica e materie plastiche; la farmaceutica; il biomedicale.

Si tratta di settori composti da imprese perlopiù di piccole e medie dimensioni (in alcuni casi affiancate da poche grandi imprese), che fanno parte dei principali distretti industriali della regione, producono beni di eccellenza, sono orientati all'innovazione e all'internazionalizzazione. Nel contempo, sono anche fulcri di attrazione di imprese da altre regioni italiane e dall'estero.

Considerando l'intera Emilia-Romagna, questi otto settori di specializzazione manifatturiera contano il 10% delle imprese attive in regione, il 25% dell'occupazione, il 37% del fatturato e del valore aggiunto totale regionale. Le loro esportazioni rappresentano circa il 37% dell'intero PIL regionale, mentre le loro importazioni si arrestano a circa il 21% del PIL regionale. Le multinazionali estere localizzate in Emilia-Romagna producono il 10% del valore aggiunto realizzato da tutte le multinazionali estere attive in Italia).

Questi valori mostrano il peso delle specializzazioni manifatturiere attive in regione rispetto all'intero contesto socioeconomico dell'Emilia-Romagna e sostengono la scelta di includerli nella ZLS come comparti da promuovere e da rafforzare.

Di conseguenza, in seguito a questa selezione, la ZLS Emilia-Romagna, nei territori dei suoi 28 Comuni, accoglie un terzo delle unità locali e degli addetti della manifattura e dei servizi dell'Emilia-Romagna (esclusi agricoltura e Pubblica Amministrazione) e poco più di un quinto (il 21%) delle unità locali e degli addetti dei settori di specializzazione manifatturiera della regione. Sono comparti manifatturieri importanti per il ruolo che assumono nello sviluppo dei sistemi territoriali non solo locali, per l'occupazione che offrono, per i flussi mercantili che attivano con l'estero e che in parte (in particolare quelli di importazione) fanno transitare per il porto di Ravenna.

Si consideri inoltre che nella ZLS-ER si trova circa il 30% delle unità locali e degli addetti dei servizi di trasporto e di logistica dell'intera regione. L'evidenza empirica mostra che la competitività di un territorio è rafforzata dalla presenza operativa di un sistema logistico efficiente. Ed è ancor più evidente dove la presenza della manifattura è forte ed ha una pronunciata proiezione verso mercati di approvvigionamento e di sbocco internazionali. Soprattutto perché necessita di reti di alimentazione di materie prime e prodotti intermedi (inbound) e di network di distribuzione e rilancio dei prodotti finiti (outbound). In questo contesto il porto di Ravenna può assumere il ruolo di nodo logistico di riferimento per i flussi di merce delle imprese della meccanica, dell'agroalimentare, della chimica, delle materie plastiche e della ceramica che sono già attive o che verranno localizzate nei territori della ZLS Emilia-Romagna.

L'istituzione della ZLS Emilia-Romagna rafforza sia i settori regionali di specializzazione manifatturiera sia i comparti del trasporto intermodale e della logistica delle merci, almeno in tre modi:

1. favorendo lo sviluppo del porto di Ravenna con maggiori flussi di merce da e verso l'estero via mare e con scambi da e verso il retroporto di Ravenna e l'intera catchment area nazionale (si veda il paragrafo 7.1);
2. introducendo semplificazioni amministrative (si veda il capitolo 10 per approfondimenti) a favore delle imprese nuove e di quelle già operative localizzate all'interno della ZLS-ER, che hanno scambi commerciali con il porto di Ravenna;
3. riconoscendo agevolazioni fiscali e doganali alle imprese appena indicate al punto 2 precedente, ed estendendo ad esse anche tutte le politiche regionali che ad esse si possono applicare (si veda il capitolo di riferimento per l'analisi di dettaglio).

Le semplificazioni amministrative indicate al punto 2 qui sopra sono presentate come detto nel capitolo 10. In questo paragrafo se ne propone una breve sintesi, ponendo l'attenzione sul loro ruolo nel contribuire al rafforzamento delle imprese localizzate all'interno del territorio che compone la ZLS Emilia-Romagna.

Le norme nazionali dedicate a ZES/ZLS riconoscono alle imprese della ZLS Emilia-Romagna semplificazioni amministrative che riguardano in particolare la riduzione dei tempi per il rilascio di autorizzazioni, pareri, concessioni, accertamenti di conformità, nulla osta, atti di assenso, ed altro ancora (paragrafo 10.1). In più, la normativa nazionale riconosce la possibilità di istituire all'interno di una ZES/ZLS una zona franca doganale interclusa che può offrire alle imprese semplificazioni in ambito doganale e agevolazioni fiscali. A tal proposito, Regione Emilia-Romagna, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale ha definito un protocollo d'intesa con l'Agenzia delle Dogane al fine di avviare e promuovere il processo di istituzione di una Zona Franca all'interno del porto di Ravenna unitamente ad una serie di azioni a supporto dell'attrazione di nuovi investimenti nella ZLS (paragrafo 10.6). Sul tema è già stato avviato un tavolo di confronto tra i tecnici dell'agenzia delle Dogane, Regione Emilia-Romagna e Autorità di Sistema Portuale per esplorare le possibilità di identificazione e selezione delle aree interessate.

Le norme regionali, recependo i principi introdotti dalla legge nazionale n. 241/1990 (e le modifiche e le integrazioni successivamente intervenute), contengono misure di semplificazione amministrativa per le imprese della ZLS Emilia-Romagna riguardanti:

- la piattaforma telematica regionale di accesso unitario ai servizi per le imprese in occasione della presentazione delle pratiche allo sportello unico per le attività produttive (collegata al tema della rete degli sportelli unici);
- la certezza dei tempi;
- la responsabilità amministrativa degli Enti;
- l'accessibilità a dati e informazioni;
- la semplificazione in materia edilizia;

e tanto altro analizzato in dettaglio nei paragrafi 10.2, 10.3, 10.4.

Le agevolazioni fiscali e doganali e le politiche regionali a sostegno del sistema produttivo applicabili alla ZLS-ER, di cui al punto 3 precedente, sono descritte come detto in dettaglio nel capitolo 11. In questo paragrafo se ne propone una sintesi con l'intenzione di mettere in evidenza come possono contribuire a rafforzare le imprese localizzate all'interno della ZLS Emilia-Romagna.

Le norme nazionali dedicate alla ZES/ZLS riconoscono, a date condizioni, alcune agevolazioni fiscali alle imprese della ZLS-ER. In particolare, limitatamente alle aree svantaggiate individuate dall'art. 107, paragrafo 3, lettera c) del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, è riconosciuto un credito d'imposta (descritto nel paragrafo 11.1.1). Inoltre, la Legge n.12/2019 consente, grazie alla possibilità di istituire una zona franca doganale interclusa all'interno della ZES/ZLS, l'attivazione di agevolazioni di carattere doganale. Non trascurabili, anche i benefici generati dalla semplificazione delle procedure doganali, grazie allo "Sdoganamento in mare", all'attivazione dei "Fast Corridor" ed al progressivo processo di "digitalizzazione delle procedure doganali". Con riferimento a questi strumenti, si prevede il rafforzamento di tutte le

procedure di digitalizzazione e innovazione che interessano il contesto portuale di Ravenna così come documentato nel Piano Operativo Triennale 2021-2023 dell'AdSP del Mare Adriatico centro settentrionale. Tali investimenti, rivolti ad aumentare la competitività del cluster portuale facilitano l'attivazione di nuovi corridoi doganali (stradali, ferroviari e intermodali) all'interno della ZLS, facilitando l'avvio di nuove connessioni tra porto/retroporto e ambiti produttivi interessati. Ad oggi risulta attivo il "Fast Corridor", stradale, sulla tratta Porto di Ravenna-Interporto di Bologna.

Anche le norme regionali contengono agevolazioni per le imprese della ZLS Emilia-Romagna, si tratta in particolare di:

- politiche per l'internazionalizzazione, volte a sostenere l'accesso ai mercati esteri, a sostenere processi di aggregazione tra imprese in fase di promozione e esplorazione di nuovi mercati, anche volte a sostenere settori innovativi e di alta tecnologia;
- politiche per l'attrazione degli investimenti dall'estero, che agiscono sulla domanda imprenditoriale internazionale per catalizzare attività dall'estero e loro centri decisionali, mediante azioni di assistenza all'insediamento e allo sviluppo e azioni di promozione del territorio emiliano-romagnolo all'estero;
- politiche per il trasporto delle merci, orientate in particolare al trasporto intermodale e al trasporto ferroviario, per contribuire alla transizione ecologica e favorire processi di de-carbonizzazione;
- politiche per l'innovazione, a sostegno anche delle attività innovative e di ricerca industriale applicata realizzate su iniziative delle imprese appartenenti ai settori di specializzazione manifatturiera presenti in modo rilevante nei territori della ZLS Emilia-Romagna (si vedano il paragrafo 3.4 e il paragrafo introduttivo del capitolo 8);
- politiche per l'accesso al credito, sia per il rafforzamento dei Consorzi fidi regionali e delle cooperative di garanzia, sia a supporto delle imprese nei processi di capitalizzazione e nella realizzazione di progetti di investimento (paragrafo 11.2.5).

Il pacchetto di misure sinteticamente illustrato e diffusamente trattato nel prosieguo del presente Piano di Sviluppo Strategico è volto a contribuire alla promozione e al rafforzamento delle imprese localizzate all'interno della ZLS Emilia-Romagna, come richiesto dalla legge.

4 L'EMILIA-ROMAGNA NEL MEDITERRANEO

4.1 IL CRESCENTE RUOLO DEL MEDITERRANEO E DEI SUOI PORTI NELLO SHIPPING GLOBALE

La centralità mediterranea è oggi soprattutto connessa alla dimensione marittima delle rotte commerciali. Il Mediterraneo rappresenta una via privilegiata per il traffico container, concentrando il 27% dei servizi di linea mondiali, e dello *short sea shipping* tra le sue sponde. La crescita delle merci in transito conferma, inoltre, la rilevanza del Canale di Suez quale importante via per il passaggio di ogni tipo di cargo. La maggiore concentrazione dei servizi di linea nel Mediterraneo agevolata dal canale egiziano che, a seguito del suo allargamento non pone praticamente limiti alle dimensioni delle navi in transito, costituisce un indubbio beneficio per i porti che si affacciano sulle sue coste che acquistano un ulteriore vantaggio dal loro posizionamento. Possono così rafforzare il ruolo di hub per le merci provenienti dal Far East e dirette verso l'Europa diventando il gate potenziale delle produzioni territoriali verso i mercati transoceanici. È questa la naturale vocazione dei porti italiani ed una nuova importante direttrice di crescita anche per il porto di Ravenna, considerato che i mercati di riferimento del sistema produttivo emiliano sono molto strutturati, diversificati e con una forte vocazione estera.

Con l'aumentare dei traffici e delle rotte e quindi della rilevanza del bacino del Mediterraneo nell'ambito dei trasporti e della logistica marittima e con lo sviluppo di grandi strategie globali, a partire dalla Belt and Road Initiative cinese, aumenta l'intensità della competizione tra le sponde del Mediterraneo e si creano allo stesso tempo importanti opportunità di investimento per i Paesi in grado di offrire una moderna e integrata rete di infrastrutture portuali e retroportuali. Gli scali delle sponde Sud ed Est (Nord Africa e Turchia) stanno perseguendo importanti politiche di sviluppo del proprio sistema portuale, coscienti che questo rappresenti un elemento chiave per l'economia, lo sviluppo e per la proiezione estera di un'area. Si assiste non soltanto ad un nuovo disegno dei commerci mondiali via mare, ma anche alla modifica delle regole della competitività dei porti, che ormai non possono basare la loro crescita soltanto sulla dotazione infrastrutturale, materiale e immateriale, ma devono essere in grado di innovare e offrire servizi a valore aggiunto, aree retroportuali in cui possano insediarsi attività manifatturiere e logistiche da gestire in ambienti favorevoli anche dal punto di vista fiscale e burocratico.

La Figura 16, costruita considerando i primi 30 porti del Mediterraneo e del Mar Nero per TEU movimentati nel 2019, evidenzia il trend del decennio ed il contributo di ciascuna area alla crescita. Nel complesso i primi 30 porti del Mediterraneo hanno superato nel 2019 i 116,6 milioni di TEU crescendo di circa il 38% nel periodo.

Si evidenzia inoltre il contributo del Northern Range al settore. Quest'area nel 2019 ha movimentato oltre 45 milioni di TEU³⁴ e nonostante gli elevati

³⁴ TEU è l'acronimo di "twenty (feet) equivalent unit" e rappresenta la lunghezza standard di un container (20 piedi, circa 6 metri).

volumi, negli ultimi 6 anni ha accelerato la sua crescita, registrando un +9,4%. Va sottolineato che tale traffico risulta molto più concentrato perché il sistema è costituito solo da sei porti container. Questo rappresenta un elemento di maggiore attrattività per molti mercati europei, a fronte della maggiore frammentazione della realtà portuale nel Mediterraneo e in particolare dell'Italia.

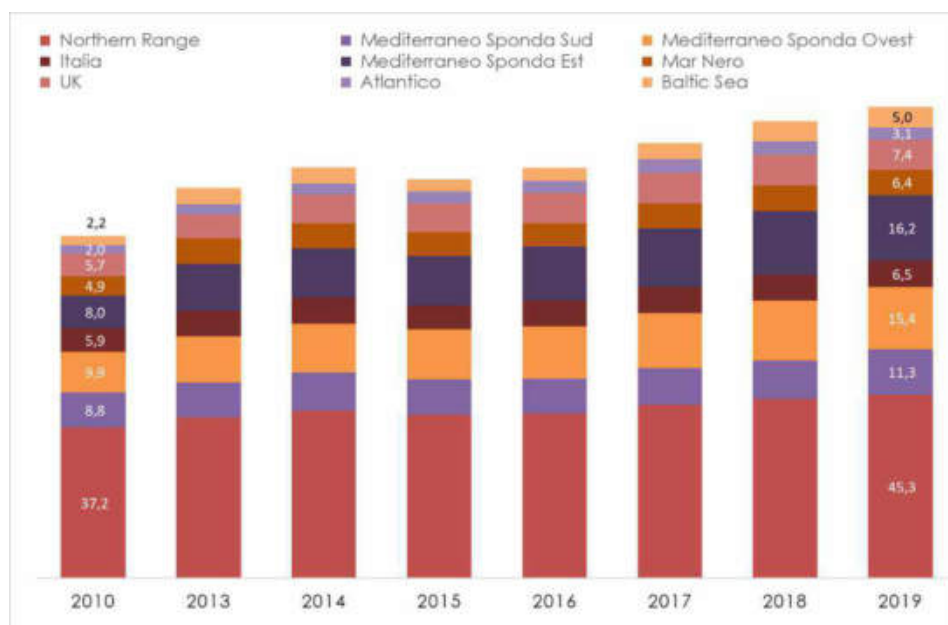


Figura 16 - Trend dei porti container nel Mediterraneo e Mar Nero (TEU) nel periodo 2010-19 - Fonte: elaborazioni su dati Port Authorities, 2020

Le aree e i porti considerati sono i seguenti:

- Northern Range: Rotterdam, Anversa, Amburgo, Brema, Le Havre, Zeebrugge;
- Mediterraneo Sponda Sud: Port Said, Tanger Med, Alexandria, Damietta, Sokhna;
- Mediterraneo Sponda Ovest: Barcellona, Valencia, Algeciras, Marsiglia;
- Italia: Gioia Tauro, Genova, La Spezia;
- Mediterraneo Sponda Est: Capodistria, Pireo, Thessaloniki, Malta, Izmir, Mersin, Haifa, Ashdod;
- Mar Nero: Ambarli, Beirut, Costanza, Odessa, Novorossiysk;
- UK: Felixstowe, Londra, Southampton;
- Atlantico: Bilbao, Las Palmas, Sines (container terminal PSA);
- Mar Baltico: Danzica, St. Pietroburgo, Klaipeda.

In Figura 17 viene messo in evidenza il peso di ciascuna Area mostrando anche la variazione di quota di mercato (q.m.) nei 10 anni. In calo la q.m. del Northern Range che però, come evidenziato in precedenza, resta leader di mercato con circa il 40% di q.m. Si sottolinea, invece, come a guadagnare quota sia soprattutto il Mediterraneo Sponda Est (dal 9% del 2010 al 14% del 2019 che in valore ha significato passare da 8 a 16,2 milioni di TEU più che raddoppiando i volumi). In quest'area si sono concentrati molti degli investimenti cinesi, in particolare, esemplare è il

caso del Pireo, le cui operazioni sono gestite dalla cinese COSCO, che nel 2019 è diventato il primo porto del Mediterraneo con 5,65 milioni di TEU.

A crescere e strutturarsi sono anche le altre due aree del Mediterraneo (con l'Ovest che aumenta e il Sud che si struttura) dove si è puntato soprattutto sulla realizzazione di retroporti in cui sono state stabilite le attività industriali e manifatturiere accanto a numerose funzioni logistiche a valore in ambiente ZES (Zone Economiche Speciali – cioè con defiscalizzazione parziale o totale per i flussi export o ri-export ed import). Esemplificativo il caso di Tanger Med che ha permesso al Marocco di raggiungere quote di export elevatissime nei settori dell'automotive (Renault vi produce la Dacia), del settore tessile e dell'agroalimentare; la logistica è gestita dai top player del settore, tra cui APM Terminals (Gruppo danese Maersk) e Eurokai (Multinazionale tedesca).

L'Italia non ha saputo avvantaggiarsi dell'incremento di flussi di merci nel Mediterraneo: il suo peso è rimasto sostanzialmente stabile passando dal 7% del 2010 al 6% del 2019.

Pertanto, nel prossimo decennio i porti italiani si troveranno ad affrontare uno scenario sempre più competitivo, in cui prosegue la crescita delle dimensioni medie delle navi, generando rischi e opportunità per il ciclo dell'industria navale, settore strategico per l'Italia. Nel 2020-30 si misurerà inoltre l'impatto delle ZES e la loro capacità di fungere da attrattori di investimenti internazionali nonché di catalizzatori di investimenti delle imprese, anche grazie ai processi di semplificazione amministrativa e burocratica.

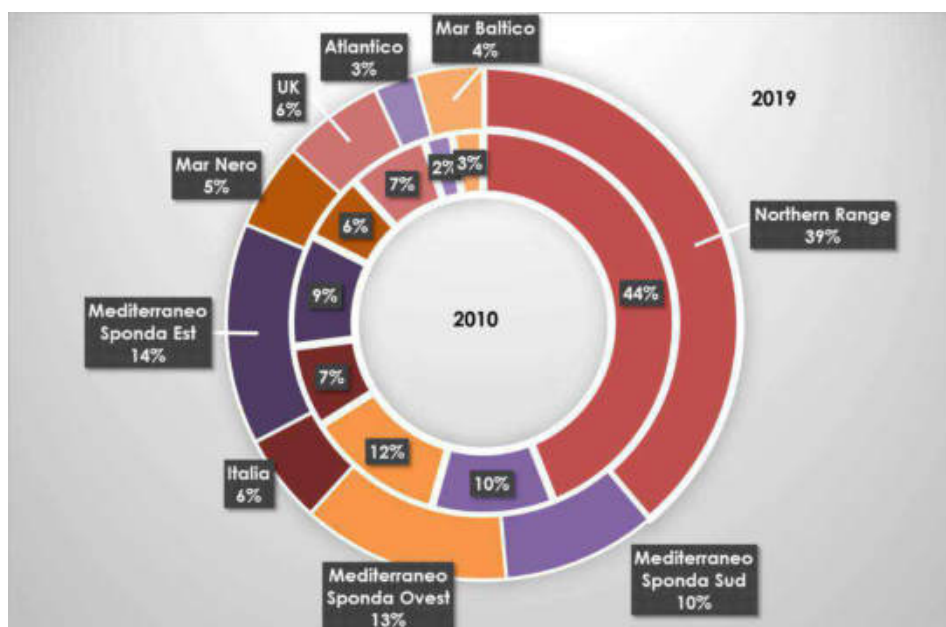


Figura 17 - Peso dei porti sulla movimentazione dei container nel Mediterraneo e Mar Nero (TEU) - Fonte: elaborazioni su dati Port Authorities, 2020

4.2 LO SCENARIO MARITTIMO ITALIANO

Lo scenario dei porti italiani, considerando le merci movimentate negli ultimi 4 anni, non ha subito particolari *shock* né positivi né tanto meno

negativi; vi sono state variazioni percentuali in incremento o in diminuzione non importanti, segno che la riforma normativa e gli investimenti effettuati (in numero certo non ingente) hanno sortito effetti principalmente per quanto attiene agli aspetti organizzativi e di razionalizzazione del traffico.

Restano, infatti, ferme le posizioni dei porti rivolti a sottolineare una modesta attenzione nella definizione di una strategia portuale complessiva del nostro Paese che non riesce a scalare le posizioni degli indicatori internazionali di competitività logistica e marittima che la vedono sempre ben dietro i suoi principali competitor (Tabella 15).

Indicatore	Fonte	Posizione Italia	Gap con la 1° in classifica
<i>Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)</i>	<i>UNCTAD = Porto connesso con il mondo attraverso servizi di linea</i>	<i>13° posto nel Mondo 2° posto nel Mediterraneo 6° posto in Europa</i>	<i>79,12 punti di distanza dalla Cina</i>
<i>Logistics Performance Index (LPI)</i>	<i>World Bank = Porto connesso ed integrato con la catena logistica</i>	<i>19° posto nel Mondo 3° posto nel Mediterraneo 10° posto in Europa</i>	<i>0,46 punti di distanza dalla Germania</i>
<i>Quality of Port Infrastructure (QPI)</i>	<i>World Economic Forum = Qualità dell'infrastruttura portuale</i>	<i>60° posto nel Mondo 12° posto nel Mediterraneo 21° posto in Europa</i>	<i>2,4 punti di distanza dall'Olanda</i>

Tabella 15 - Posizionamento dell'Italia negli indicatori marittimi e portuali internazionali - Fonte: elaborazioni su dati United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), World Bank e World Economic Forum (WEF)

Gli indicatori LPI (logistics performance index)³⁵ e LSCI (linear shipping connectivity index) evidenziano un ranking che migliora anno dopo anno e che colloca l'Italia nei primi 10 posti europei. Tuttavia, rimane elevato il gap con le grandi realtà del Northern Range, gli scali spagnoli, statunitensi e del Far East che hanno impostato modelli portuali volti a integrare il traffico con gli altri asset. I porti moderni stanno infatti integrando le loro funzioni tradizionali di gestione delle merci, finalizzate alla produzione delle operazioni e dei servizi portuali, con una maggiore spinta all'internazionalizzazione, una attenzione crescente all'intermodalità e all'innovazione anche tecnologica nonché ai legami e allo sviluppo territoriale e d'impresa³⁶ ed è proprio in questo scenario che va inquadrata la portualità italiana.

Al 2019, i dati di traffico del Paese forniti da Assoporti attestano il raggiungimento di 479,2 milioni di tonnellate (-1,9% rispetto al 2018) e

³⁵ Si vedano il sito ufficiale ad esso dedicato dalla Banca Mondiale (<https://lpi.worldbank.org/>) e il report dell'OECD dedicato all'Italia: OECD, Economic Surveys: Italy, in particolare la pag. 67.

³⁶ Per approfondimenti si veda: SRM, Annual Report Maritime, 2019 e 2020.

confermano la struttura del nostro sistema portuale molto orientato al traffico di rinfuse liquide (37,5%); a seguire container e Ro-Ro, rispettivamente con il 23,2% e 22,2% e, ultime, ma non meno importanti, le rinfuse solide con il 12,3% del totale; marginale la percentuale delle merci varie con circa il 5%.

L'analisi per singolo scalo mostra la rappresentatività dei nostri porti per categoria di merce e la concentrazione di tali categorie nei vari scali. Da notare che la portualità ravennate compare al primo posto in Italia nei segmenti delle rinfuse solide e nelle merci varie (Tabella 16).

Rinfuse Liquide		Rinfuse Solide		Container (gateway)	
Porti	Ton.	Porti	Tonnellate	Porti	TEUS
Trieste	43.349.423	Ravenna	11.167.726	Genova	2.298.330
Cagliari	26.915.689	Taranto	9.170.869	La Spezia	1.275.206
Augusta	20.465.954	Venezia	6.183.927	Napoli	667.727
Totale	90.731.066	Totale	26.522.522	Totale	4.241.263
Conc. %	50,5	Conc. %	45,1	Conc. %	58,9
Container (transshipment)		Ro-Ro		Merci Varie	
Porti	TEUS	Porti	Tonnellate	Porti	Tonnellate
Gioia Tauro	2.522.876	Livorno	16.041.803	Ravenna	6.426.155
Genova	317.045	Genova	9.643.929	Taranto	4.610.246
Trieste	304.366	Salerno	8.095.864	Cagliari	2.686.610
Totale	3.144.287	Totale	33.781.596	Totale	13.723.011
Conc. %	88	Conc. %	31,8	Conc. %	58,7

Tabella 16 - Merci movimentate per tipologia dai porti italiani al 2019 – i primi 3 porti
- Fonte: elaborazioni su dati Assoporti

4.3 DATI DI TREND RECENTE: MONDO, ITALIA E RAVENNA E GLI EFFETTI DEL COVID-19

Il contesto attuale, indubbiamente molto particolare ed in rapida evoluzione per effetto del dirompente impatto dell'epidemia da Covid-19, sta comportando conseguenze anche sul settore marittimo.

Secondo il World Trade Organization il commercio internazionale di merci nel corso del 2020 ha subito una contrazione del -5,3%, minore rispetto alle previsioni formulate ad ottobre 2020 (quando si prevedeva un calo del -9,2% per l'intero anno 2020)³⁷, grazie al fatto che nella seconda metà del 2020 si è registrata una crescita più rapida del previsto. Questi risultati migliori rispetto alle attese sono attribuiti almeno in parte all'effetto positivo che ha avuto sulla fiducia delle imprese e dei consumatori l'annuncio nel mese di novembre 2020 della scoperta di alcuni vaccini efficaci contro il virus Covid-19.

³⁷ https://www.wto.org/english/news_e/pres21_e/pr876_e.htm. (Ultimo accesso a luglio 2021).

L'impatto della pandemia sui volumi del commercio internazionale è stato differente da regione a regione: a parte l'Asia (unica in contro-tendenza, con un incremento delle esportazioni del +0,3%), l'America del Nord ha subito una contrazione delle esportazioni del -8,5% e delle importazioni del -6,1%, l'Europa rispettivamente del -8% e -7,6%, il Medio Oriente rispettivamente del -8,2% e -11,3%.

Per il 2021 il World Trade Organization stima che il commercio mondiale di merci dovrebbe aumentare del +8%, a seguito del rimbalzo dopo il crollo indotto dalla pandemia. La crescita del commercio dovrebbe quindi rallentare al +4% nel 2022 e gli effetti della pandemia continueranno a farsi sentire poiché questo ritmo di espansione lascerebbe ancora il commercio al di sotto della sua tendenza pre-pandemia.

Questi dati sono fortemente rilevanti, perché l'andamento del commercio si riflette sullo shipping, considerato che il trasporto su nave concentra il 90% degli scambi di merci nel mondo.

A livello globale nel 2019 sono state trasportate via mare 11,9 miliardi di tonnellate, registrando un incremento dell'1,1%, ma le stime al 2020 illustrano un forte rallentamento. La società Clarkson Research ha previsto una riduzione media del trasporto via mare pari al 5% mentre per il segmento container tali stime a ribasso oscillano in una forchetta tra -0,5% e -11%³⁸. Mentre permangono le incertezze sulla natura della ripresa e le pressioni dalla pandemia, si stima che il commercio tornerà ai livelli pre-Covid nel 2021 con 12 miliardi di tonnellate via mare³⁹.

Drewry baseline world port handling forecast, 2019-21 (May 2020)

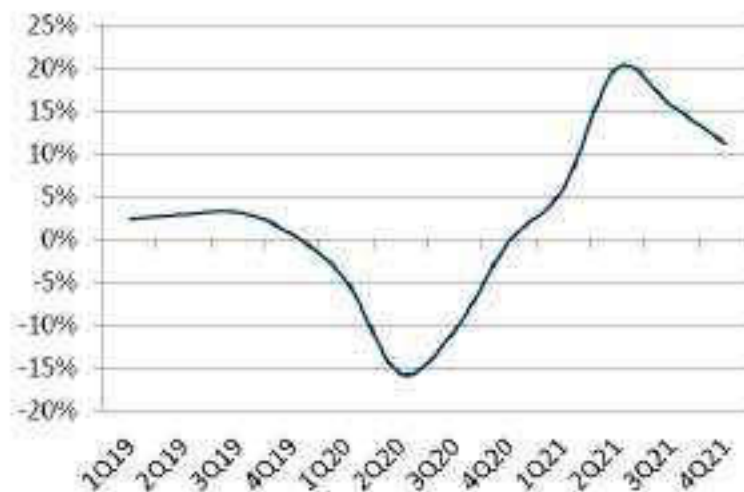


Figura 18 - Stime dell'andamento del traffico portuale mondiale 2019-21 - Fonte: Drewry, Maggio 2020

Declinando questi scenari nel contesto italiano, le stime sugli impatti del Covid-19 sulla portualità e logistica parlano di un calo sui traffici portuali per il 2020 pari al 20-25% del totale con un impatto di circa 2 milioni di TEU e 80-90 milioni di tonnellate di merci in meno. In base ai dati

³⁸ DREWRY e Sea Intelligence

³⁹ Clarksons Research, "Shipping Review & Outlook" marzo 2021.

disponibili per i primi mesi del 2020⁴⁰ a soffrire è anche il comparto Ro-Ro sia per l'interruzione delle autostrade del mare tra i Paesi del Mediterraneo sia per la crisi del settore automobilistico.

Anche lo scalo di Ravenna subisce l'impatto del Covid-19 con una flessione del traffico totale movimentato tra il 2019 e il 2020 pari al -14,7%, attestandosi nel 2020 a 22,4 milioni di tonnellate rispetto ai 26,3 del 2019. Per il 2021 è attesa una netta ripresa dei flussi, alla luce delle dinamiche registrate nei primi mesi dell'anno.

5 LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO REGIONALI

I sistemi di logistica e mobilità rappresentano un elemento necessario allo sviluppo dei territori, a garanzia della mobilità di merci e persone. La ZLS, in linea con gli obiettivi su cui essa si fonda, pone al suo centro il sistema logistico regionale e ne deve considerare i punti di forza e di debolezza, il numero e la qualità dei collegamenti nell'ottica del rafforzamento delle interconnessioni ed i livelli di accessibilità.

L'accessibilità, come ampiamente sviluppato nel Capitolo 6, costituisce uno dei criteri più significativi contemplati dal processo di selezione dei territori da candidare a ZLS, insieme alla tipologia di dotazione infrastrutturale e di collegamento. L'analisi di questi elementi può essere affrontata in considerazione del contesto territoriale a cui ci si riferisce.

A livello europeo, nota la visione ampia e di scala internazionale associata all'istituzione della ZLS, la rilevanza che le infrastrutture regionali hanno nella rete di trasporto europea viene esplicitata dalla Rete Transeuropea dei Trasporti (rete TEN-T) che attraversa la Regione Emilia-Romagna con tre dei 9 corridoi europei che la costituiscono, quali:

- il corridoio Baltico – Adriatico,
- il corridoio Mediterraneo,
- il corridoio Scandinavo-Mediterraneo

Nella Figura 19 viene riportata l'intera geografia della rete TEN-T europea e la collocazione della Regione Emilia-Romagna al suo interno (perimetro giallo); in Figura 20, invece, sono illustrati nel dettaglio i tre corridoi della rete TEN-T che attraversano il territorio regionale sopra menzionati comprensivi di informazioni di dettaglio sulla tipologia di infrastruttura lineare e dei nodi.

A livello regionale, le infrastrutture esistenti vengono messe in relazione con la rete europea sopra descritta mediante una suddivisione in livelli gerarchici, la cui descrizione tratta dal PRIT 2025, attualmente in fase di approvazione, è riportata in Tabella 17.

Nel PRIT 2025 sono definite, per ogni livello gerarchico, la tipologia di relazioni che devono essere soddisfatte dalle infrastrutture ivi ricadenti e le strategie che si intendono adottare per il potenziamento del sistema infrastrutturale al fine di massimizzare l'efficienza del sistema. Come si

⁴⁰ Ultimi dati disponibili a luglio 2021.

può notare, sussistono due livelli della classificazione particolarmente rilevanti ai fini della istituzione della ZLS: il Livello I risponde al criterio che una determinata infrastruttura possa assolvere ad un adeguato collegamento a garanzia di accessibilità per il rilancio su scala internazionale di flussi di merci in ingresso e uscita dalla ZLS; il II Livello, invece, risulta a garanzia della medesima accessibilità internamente alla ZLS ovvero tra le aree – logistiche e produttive - in essa incluse.



Figura 19 – Rete Core Corridoi TEN-T ⁴¹

⁴¹Fonte: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>

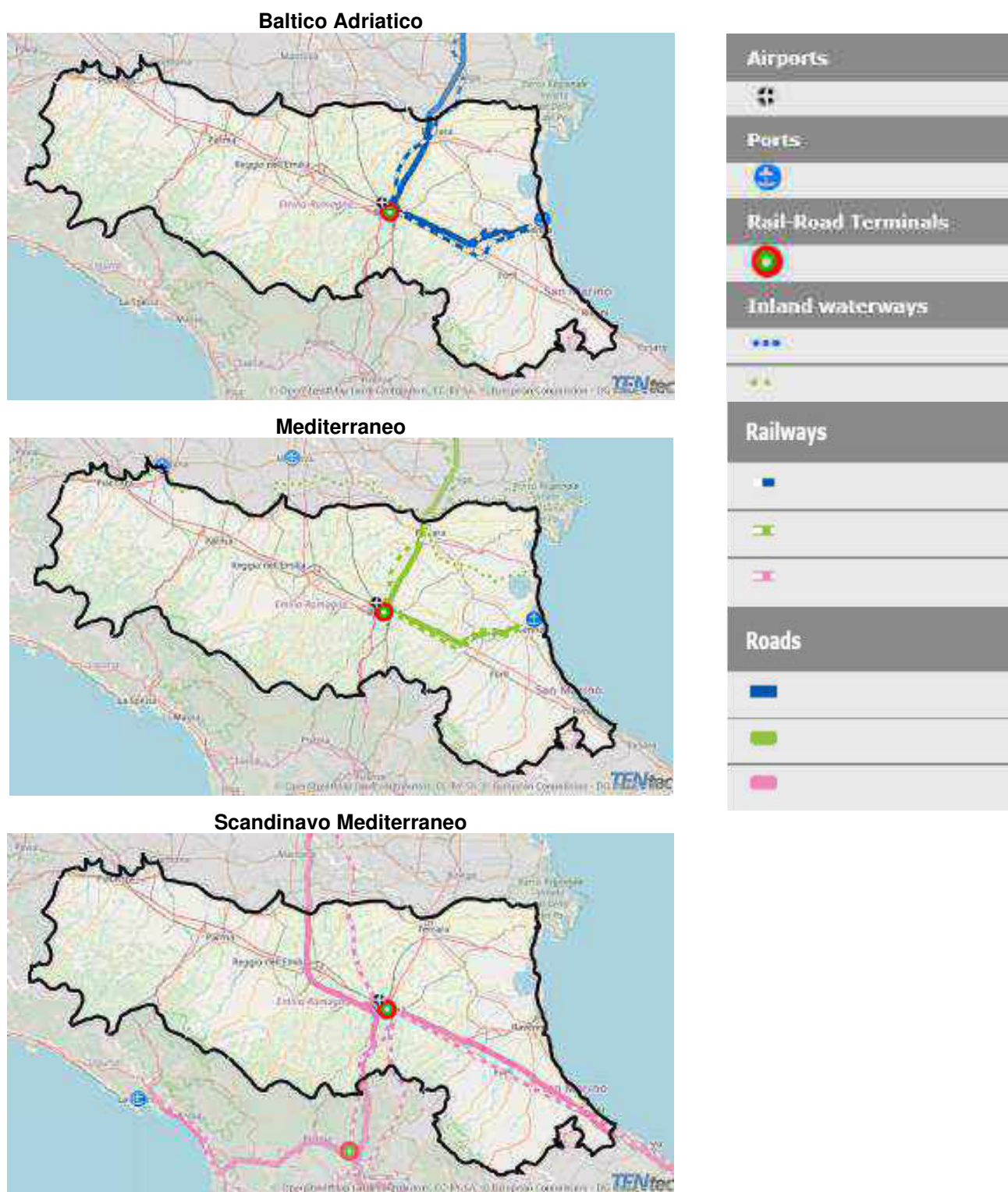


Figura 20 – Corridoi TEN-T in Emilia-Romagna - Fonte: TENtec⁴²

⁴² Sito web: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html#&ui-state=dialog&ui-state=dialog&ui-state=dialog>

I livello	II Livello	III Livello
<i>Rete a servizio delle relazioni nazionali e internazionali: Assi viari e nodi previsti da TEN-T, Piano Nazionale degli Aeroporti, Piano dei Porti e della Logistica, rete ferroviaria nazionale.</i>	<i>Reti Integrata a servizio delle relazioni regionali (accessibilità alle grandi aree urbane, distretti industriali e principali poli attrattivi e generativi.</i>	<i>Sistema della mobilità locale: collegamenti interprovinciali e intercomunali, connessi con l'alta diffusione insediativa e produttiva regionale.</i>

Tabella 17 – Livelli gerarchici funzionali delle reti di trasporto - Fonte: PRIT2025

Nei paragrafi che seguono viene fornito un quadro di sintesi delle reti infrastrutturali regionali, stradali e ferroviarie e delle vie di navigazione interna.

5.1 LA RETE STRADALE

La regione Emilia-Romagna è dotata di una rete stradale di estensione pari a 55.064 km

L'asse principale della rete di trasporti della regione è identificata dal corridoio "Via Emilia" e attraversa i territori di tutte le province ad esclusione di Ferrara, la quale rimane comunque servita dal sistema autostradale, mediante l'autostrada A13, e da importanti assi di rango inferiore, quali la S.S. 16 Adriatica e la S.S. 309 "Romea".

Rete	n.	Estensioni (km)
<i>Autostradale</i>	<i>9</i>	<i>593,830</i>
<i>Statale</i>	<i>82</i>	<i>1.985,887</i>
<i>Provinciale</i>	<i>818</i>	<i>8.231,868</i>
<i>Comunale</i>	<i>74.380</i>	<i>37.648,625</i>
<i>Vicinale</i>		<i>4.086,521</i>
<i>Privata</i>		<i>2.394,430</i>
<i>Demaniale</i>		<i>8,793</i>
<i>Non classificata</i>		<i>107,395</i>
Totale	75.289	55.057,349

Tabella 18 – Estensione rete stradale della regione Emilia-Romagna per tipologia - Fonte: Archivio regionale delle strade (ARS) Regione Emilia-Romagna, luglio 2021.

In termini di dotazione infrastrutturale, la regione Emilia-Romagna presenta dei valori superiori alla media italiana in ambito autostradale sia

in termini di km di strade per 10.000 abitanti, sia per 100 kmq e per 10.000 autovetture circolanti. Il confronto relativo alle strade provinciali vede i valori medi dell'Emilia-Romagna (20,2 km di strade per 10.000 abitanti, 40,6 per 100 kmq e 30,8 per 10.000 autovetture circolanti) inferiori rispetto a quelli italiani (rispettivamente pari a 22,48 km, 45,03 km e 34,31 km).

	Km di strade per 10.000 abitanti			Km di strade per 100 kmq			Km Strade per 10.000 autovetture circolanti		
	Strade regionali e provinciali	Altre strade int. naz.	Autostrade	Strade regionali e provinciali	Altre strade int. naz.	Autostrade	Strade regionali e provinciali	Altre strade int. naz.	Autostrade
Regione ER	20,2	2,6	1,3	40,6	5,2	2,6	30,8	3,9	2,0
Italia Settentrionale	18,36	1,63	1,31	42,48	3,76	3,02	27,83	2,47	1,98
Italia	22,48	3,87	1,15	45,03	7,74	2,31	34,31	5,9	1,76

Tabella 19 – Indicatori di densità della rete stradale (Anno 2018) - Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2018-2019

Nei paragrafi successivi vengono descritte le principali arterie stradali appartenenti alla “rete primaria di interesse nazionale” e alla “rete stradale di interesse regionale”, in coerenza con quanto disposto dal D.lgs. 112/98 e nei vari D.P.C.M. attuativi. La presenza di un’infrastruttura forte a garanzia di una connettività capillare sulle lunghe, medie e brevi distanze con tutto il territorio regionale, rappresenta un punto di forza anche per le aree di specifico interesse della ZLS, che grazie al sistema stradale e autostradale anche in raccordo con i nodi intermodali regionali garantiscono un elevato livello di accessibilità e integrazione dei contesti produttivi e logistici della regione. Di seguito viene data una breve descrizione, a livello generale, delle reti di interesse nazionale e regionale. L’individuazione delle infrastrutture stradali di riferimento per le aree produttive, i nodi e le aree logistiche incluse nella ZLS viene fornita nel paragrafo 5.4.1.

RETE PRIMARIA DI INTERESSE NAZIONALE E PRINCIPALE DI INTERESSE REGIONALE

La rete viaria di interesse regionale, ai sensi dell’art 163 della LR 3/99 e ss.mm.ii., è costituita dalla "grande rete" e dalla "rete di base principale", così come definite dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti approvato con DAL n. 1322 del 22 dicembre 1999, dalle strade trasferite dallo Stato e dalle autostrade regionali.

La grande rete di collegamento di interesse regionale/nazionale, con funzioni di servizio nei confronti della mobilità regionale di più ampio raggio (sia interna alla Regione che di penetrazione/uscita regionale) e nei confronti della mobilità nazionale con entrambi i recapiti all’esterno del territorio regionale, la cui competenza appartiene allo Stato, è costituita

dal sistema formato dalle autostrade e dalle altre direttrici dei collegamenti interregionali e di collegamento con porti, interporti e aeroporti di rilevanza nazionale e internazionale.

La rete di base, avente funzione di rete di accessibilità è destinata al servizio capillare sul territorio, ed è distinta in una “rete principale”, che costituisce una maglia in grado di garantire un efficace livello di accessibilità e in una “rete locale” con funzione di ulteriore distribuzione a livello locale.

La rete di base principale è costituita dall’insieme della viabilità statale e provinciale e dalle strade la cui competenza è stata trasferita dallo Stato alle Regioni ai sensi del D.P.C.M. 21 febbraio 2000, così come modificato dal D.P.C.M. 21 settembre 2001 e dal DPCM 21 novembre 2019 e risulta di interesse strategico poiché ad essa è affidata prevalentemente la funzione di distribuzione capillare sul territorio e di collegamento sulle brevi percorrenze.

Nell’Appendice 1 sono riportate le tabelle che illustrano gli elenchi delle strade appartenenti alle reti di interesse nazionale e regionale. Di seguito si porta una breve descrizione degli assi della rete autostradale ricadente all’interno della regione Emilia-Romagna e delle principali strade rientranti nella rete ANAS in Emilia-Romagna.

- L’autostrada A1 ricade all’interno del territorio della regione nel tratto compreso tra il confine con la Lombardia (svincolo Piacenza Est) e quello con la Toscana (svincolo di Roncobilaccio) per un totale di circa 186,5 km. L’infrastruttura è dotata di quattro corsie per senso di marcia tra l’intersezione tra l’A1 e la A22 e tra l’interconnessione A1/A14 (dir. Borgo Panigale) e di tre per la restante parte del tracciato. Tra lo svincolo A1/A14 (diramazione Borgo Panigale) e lo svincolo A1/A14 l’infrastruttura è dotata di 2 corsie per senso di marcia. Da lì in poi l’infrastruttura risale la dorsale appenninica ed è dotata di 3 corsie per senso di marcia fino a Rioveggio da dove l’infrastruttura si sdoppia consentendo all’utenza di scegliere tra il tratto storico “Panoramica” o la variante di valico “A1 direttissima”, entrambi a due corsie per senso di marcia, che permettono l’attraversamento della dorsale appenninica ad una quota più bassa del tratto precedente e quindi caratterizzata da un tracciato più regolare. L’autostrada, la cui competenza è statale, è gestita da Autostrade per l’Italia Spa
- L’autostrada A14, gestita da Autostrade per l’Italia Spa, ricade all’interno della regione nel tratto compreso tra l’intersezione A1 - A14 e Cattolica. Il tracciato è dotato di tre corsie per senso di marcia nelle tratte A1 – Interconnessione Ramo Casalecchio e Bologna S. Lazzaro – Rimini nord. Il resto del tracciato è dotato di due corsie per senso di marcia. Dal 2008, nel tratto urbano del nodo di Bologna l’infrastruttura è stata potenziata l’apertura della terza corsia dinamica, che consente l’utilizzo della corsia di emergenza come corsia ordinaria nel caso di volumi elevati di traffico.
- L’autostrada A14dir, di lunghezza pari a circa 30 km e dotata di due corsie per senso di marcia, ha origine tra gli svincoli dell’A14 di Imola

e Faenza e si conclude a nord di Ravenna dove prosegue come SS309dir. Si evidenzia che questa autostrada è di primaria importanza per il collegamento del porto di Ravenna con la piattaforma logistica regionale, in quanto costituisce il punto di accesso più prossimo al sistema autostrade.

- L'autostrada A13 ricade all'interno della regione nel tratto compreso tra Bologna e il confine con il Veneto (54 km su 127 km totali). L'infrastruttura, gestita da Autostrade per l'Italia Spa, è dotata di due corsie per senso di marcia per l'intera lunghezza del tracciato.
- L'autostrada A15 "Parma – La Spezia" è compresa nel territorio regionale nel tratto tra Parma e il confine con la Toscana (comune di Berceto) (56,4 km su 108,5 km totali) e ha origine originaria sull'A1 tra gli svincoli "Parma" e "Fiorenzuola". L'infrastruttura è dotata di due corsie per senso di marcia per l'intera lunghezza del tracciato. Il gestore è la società Autocamionale della Cisa.
- L'estensione dell'autostrada A21, gestita da SATAP spa nel tratto compreso tra Torino e Piacenza e da Società Autovia Padana in quello compreso tra Piacenza e Brescia, interna al territorio regionale è pari a 63,7 km, comprendendo la diramazione per Fiorenzuola d'Arda. L'infrastruttura è dotata di due corsie per senso di marcia lungo l'intero sviluppo del tracciato.
- L'autostrada A22, gestita dalla società Autostrada del Brennero, ricade all'interno della regione Emilia-Romagna nel tratto compreso tra Campogalliano (MO) e il confine con la Lombardia (comune di Reggiolo) per una lunghezza di 28,4 km sul totale di 315 km. L'infrastruttura è dotata di due corsie per senso di marcia, lungo l'intero sviluppo del tracciato.
- Il raccordo autostradale 8 (RA 8) (Superstrada Ferrara-Porto Garibaldi) si estende per una lunghezza pari a 48,3 km e collega l'autostrada A13, in corrispondenza dello svincolo "Ferrara Sud" a Porto Garibaldi (località turistica situata nel comune di Comacchio). Tale infrastruttura, gestita da ANAS, è dotata di due corsie per senso di marcia lungo l'intero sviluppo.
- La strada statale SS 3bis Tiberina, gestita da ANAS e nota anche con la denominazione E45/E55, ha origine in corrispondenza della SS 16 (circonvallazione di Ravenna) e prosegue fino a Orte. Dei 250 km totali, 87,7 km ricadono all'interno del territorio dell'Emilia-Romagna (da Ravenna a Verghereto). Tale superstrada è dotata di due corsie per senso di marcia lungo l'intero percorso.
- Il Raccordo Tangenziale Nord di Bologna, nota anche con la denominazione raccordo autostradale 1 (RA 1) è un'arteria complanare all'autostrada A14 ed è compresa tra le località Casalecchio di Reno e San Lazzaro di Savena. Comprende anche una diramazione (definita Ramo Verde) che collega l'arteria stessa all'A14 in direzione Nord. L'infrastruttura, il cui sviluppo totale è pari a 23,7 km, è dotata di due corsie per senso di marcia ed è gestita dalla società Autostrade per l'Italia.

5.2 LA RETE FERROVIARIA

L'infrastruttura ferroviaria complessiva della Regione Emilia-Romagna ha un'estensione totale pari a 1.679 km, di cui:

- 1.315 km gestiti da Rete Ferroviaria Italiana
- 364 km gestiti dalla Ferrovie Emilia-Romagna.

Quasi il 60% della rete RFI è dotata di linee a doppio binario ed è quasi totalmente elettrificata (1.129 km su 1.315 km). La rete è inoltre dotata di 2 linee ad alta velocità (Bologna-Firenze e Bologna-Milano) per una lunghezza dei binari pari a 510 km, mentre L'intera rete gestita da FER è composta di linee a singolo binario, di cui 226 km alimentati a diesel e 138 km sono elettrificati.



Figura 21 – Rete ferroviaria della Regione Emilia-Romagna - Fonte. PRIT2025.

Parametri		Rete RFI [km]	Rete FER [km]
Linee ferroviarie in esercizio		1.315	364
Tipologia	Semplice	511	364
	Doppio	804	--
Alimentazione	Elettrificate	1.129	138
	Diesel	85	226
Lunghezza complessiva binari	Linea convenzionale	1.609	728
	AV	510	--

Tabella 20 – Caratteristiche infrastruttura ferroviaria della regione Emilia-Romagna per ente gestore - Fonte: RFI e FER

In Emilia-Romagna le linee fondamentali della rete RFI, ovvero caratterizzate da un'alta densità di traffico e da una elevata qualità dell'infrastruttura comprendono, con l'esclusione dei tratti rientranti nel nodo di Bologna, le seguenti linee:

- Linea AV Bologna-Firenze
- Linea AV Bologna – Milano
- Linee convenzionali comprese sulle direttrici Bologna – Milano, Bologna – Firenze, Bologna – Ancona, Bologna – Verona, Bologna – Padova e le linee Parma – Fornovo, Fidenza – Fornovo, Fornovo – Aulla)

Le linee della rete complementare, ovvero quella caratterizzate da minori livelli di densità di traffico, costituiscono la maglia di collegamento tra le direttrici principali e linee di nodo risulta costituita dalle linee Ferrara-Ravenna-Rimini, Castel Bolognese-Lugo-Ravenna, Faenza-Ravenna, Lavezzola-Granarolo Faentino, Fidenza-Salsomaggiore e quelle comprese sulle direttrici Modena-Mantova, Parma-Piadena, Fidenza – Cremona, Piacenza-Cremona.

Nel 2017 è stato sottoscritto un accordo tra Regione Emilia-Romagna, MIT e RFI per la definizione degli scenari di sviluppo infrastrutturale e tecnologico, per la definizione delle linee di rilevanza nazionale e l'eventuale acquisizione delle stesse da parte dello Stato. Le tratte della rete FER ritenute di rilevanza nazionale sono:

- Ferrara-Suzzara-Parma
- Bologna-Portomaggiore
- Casalecchio-Vignola
- Guastalla-Reggio Emilia-Sassuolo

Di queste, le linee Ferrara-Suzzara-Parma e la Guastalla-Reggio Emilia-Sassuolo risultano di fondamentale importanza per la ZLS Emilia-Romagna, non solo per i collegamenti ferroviari offerti ai nodi logistici e alle aree produttive incluse nella ZLS e localizzate nei territori da esse serviti, ma anche per la strategicità che rivestono nel favorire il trasporto ferroviario merci tra il porto e i distretti produttivi del territorio (es. il distretto ceramico e i distretti della meccanica e del siderurgico delle province di Modena e Reggio Emilia).

Nel 2019 è stato firmato dalla Regione Emilia-Romagna un Protocollo di intesa “Polo Logistico Del Ferro – Nodo Intermodale di Piacenza, Fasi di intervento e modalità attuative” con il Comune di Piacenza, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di sostenere lo sviluppo e l'implementazione dei propri nodi intermodali, oltre a proseguire nelle politiche di incentivazione all'utilizzo del trasporto ferroviario merci e di miglioramento dei servizi correlati, funzionali ad un maggior equilibrio modale sul territorio favorendo le connessioni ferroviarie tra i nodi, agendo sull'ottimizzazione infrastrutturale e organizzativa.

Nell'accordo è stato previsto il potenziamento infrastrutturale del nuovo Polo Logistico Le Mose, mediante interventi da realizzarsi per successive fasi funzionali, con l'obiettivo finale dell'attivazione di una stazione merci a servizio del Polo Logistico e la contestuale graduale dismissione dell'attuale fascio merci, che insiste nella stazione di Piacenza. E' inoltre previsto un processo di rigenerazione urbana connesso alle fasi di

sviluppo del nuovo Polo Logistico quale anticipazione degli ulteriori interventi di potenziamento della capacità di movimentazione merci nell'interesse delle importanti funzioni in campo logistico/trasportistico che l'area piacentina riveste per la Regione Emilia-Romagna.

L'estensione totale della rete di interesse per il trasporto delle merci è pari 1.400 km ed è ricompresa nelle reti di competenza di entrambi gli enti gestori sopracitati. Attualmente la rete ha una buona capacità prestazionale, la quale sarà ulteriormente incrementata dal piano di sviluppo RFI che prevede una serie di interventi di potenziamento al fine di raggiungere la piena interoperabilità europea, in particolare sulle reti TEN-T. Per l'interoperabilità è infatti necessario che nelle linee e negli impianti dell'infrastruttura ferroviaria siano raggiunti precisi standard in merito al modulo linea (750 metri), codifica sagoma assiale (P/C 80) e massa assiale massima ammessa (D4, corrispondente a 22,5 tonnellate per asse).

5.3 IL SISTEMA IDROVIARIO

La rete infrastrutturale della navigazione interna che interessa il territorio della regione Emilia-Romagna è composta dal fiume Po e dall'idrovia ferrarese, sbocco a sud del sistema idroviario Padano Veneto.

Il sistema idroviario padano veneto, definito dal Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 753 del 25/6/1992 e previsto dalla Legge 380/90, ha un'estensione di 957 km di cui i km utilizzabili a fini commerciali sono 564, costituiti in prevalenza dall'asse portante del fiume Po, affiancato dal canale Fissero Tartaro Canal Bianco fino al Po di levante (sbocco in mare a nord del sistema) e dall'idrovia ferrarese fino a Porto Garibaldi (sbocco a mare a sud del sistema). Tale sistema è coordinato, per l'esercizio delle funzioni amministrative ai sensi del DPR 616/1977, dall'Intesa Interregionale per la Navigazione interna, di cui fanno parte le regioni Emilia-Romagna, Veneto, Lombardia e Piemonte.

Da rilevare che a seguito della recente inaugurazione della nuova conca di Isola Serafini, il fiume Po è ora navigabile da imbarcazioni di V classe CEMT fino a Piacenza, permettendo così di raggiungere una delle aree produttive di potenziale interesse per l'intermodalità.

Secondo il sistema europeo di classificazione delle vie di navigazione interna⁴³, le aste fluviali che compongono il sistema appartengono alla classe di navigazione CEMT IV e V. Il collegamento tra il sistema idroviario e le aree indentificate nella proposta della ZLS Emilia-Romagna presentata nei capitoli successivi è costituito dalla connessione con il porto di Ravenna, che ne rappresenta infatti il terminale sud, attraverso il percorso costiero nell'Adriatico. Inoltre la rete è connessa direttamente ai porti di, Chioggia, Porto Levante e Porto Garibaldi.

A livello regionale, il "Sistema Idroviario Padano-Veneto" ricade nel I livello di gerarchizzazione funzionale delle reti di trasporto (Tabella 17) in virtù dell'elevata importanza strategica riconosciuta al sistema a livello

⁴³ Risoluzione n. 92/2 del CEMT (Conferenza europea dei Ministri dei Trasporti)

comunitario. Infatti, attraverso l'approvazione del Regolamento Europeo n. 1315/2013, il sistema rientra all'interno nella rete centrale (core network) TEN-T e nel Corridoio 3 – Mediterraneo, di cui il porto di Ravenna costituisce un core port.

Lo sviluppo e la promozione del Sistema Idroviario Padano-Veneto e della navigazione interna vengono confermati negli indirizzi di pianificazione contenuti all'interno del PRIT 2025 come modalità di trasporto alternativa al trasporto merci tradizionale.

Al fine di sostenere lo sviluppo del sistema, secondo le strategie contenute nel PRIT 2025 non è sufficiente concentrarsi solo sul potenziamento infrastrutturale, ma è necessario impegnarsi anche sugli altri aspetti che regolano un sistema di trasporto, ovvero quello gestionale, quello normativo e quello della promozione territoriale. Tutte le azioni non potranno non tenere in considerazione la sostenibilità ambientale del sistema complessivo.

E' stato infatti nella direzione di cercare di dare un nuovo impulso all'utilizzo della modalità acqua per il trasporto merci la regione ha attivato, nel 2019, una nuova legge (LR 30/2019), che trae fondamento dalla precedente LR 10/2014, che prevede per il successivo triennio il finanziamento di interventi volti a perseguire la crescita del trasporto ferroviario e fluviale/fluvio-marittimo delle merci mediante la realizzazione di servizi aggiuntivi che consentano da un lato una riduzione dell'inquinamento ambientale e dall'altro l'incremento della sicurezza della circolazione, mettendo a disposizione complessivamente circa 1M€ all'anno per 3 anni, di cui il 90% al trasporto ferroviario

La presenza del sistema idroviario all'interno della rete di trasporto complessiva della Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna è quindi giustificata dal suo ruolo strategico all'interno della piattaforma logistica regionale integrata e dalle sue interconnessioni dirette con il porto di Ravenna.

Gli indirizzi di pianificazione contenuti nel PRIT 2025 inseriscono, in particolare il porto fluviale di Boretto, detto TEC (Terminal dell'Emilia Centrale), all'interno della piattaforma logistica regionale integrata. Non sono ricomprese attualmente all'interno della ZLS aree prossime al porto fluviale di Boretto non essendovi i presupposti economico-funzionali, ma considerando le caratteristiche specifiche e la modalità di trasporto ecosostenibile non si esclude la possibilità di un futuro inserimento.



Figura 22 - Sistema Idroviario Padano Veneto Sistema Idroviario Padano Veneto

5.4 LE INFRASTRUTTURE DI RIFERIMENTO PER LA ZLS EMILIA-ROMAGNA: ASSETTO ATTUALE E PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI

Le infrastrutture di trasporto che collegano le aree della Regione incluse nella ZLS al porto di Ravenna rappresentano il nesso funzionale richiesto dall'articolo 3 del DPCM n. 12 del 25.01.2018, ovvero costituiscono una delle condizioni necessarie a rendere un'area candidabile alla ZLS Emilia-Romagna.

Nei paragrafi successivi viene presentato lo stato attuale delle reti stradali e ferroviarie di adduzione al Porto di Ravenna e vengono illustrati gli interventi infrastrutturali pianificati su tali reti, dalla pianificazione regionale e nazionale.

5.4.1 RETE STRADALE DI RIFERIMENTO PER LA ZLS-ER

La rete di riferimento stradale della ZLS Emilia-Romagna a servizio del collegamento funzionale tra i nodi intermodali e le aree produttive, la cui descrizione è riportata rispettivamente nel paragrafo 7.2 e 7.3, e il Porto di Ravenna è formata, in primis, dalle infrastrutture di collegamento tra il Porto e la rete principale stradale di carattere nazionale e interregionale, dalla rete autostradale e dalle più importanti strade statali e, infine, dalla rete stradale di accessibilità di collegamento tra le reti principali e le aree a vocazione produttiva e logistica incluse nella ZLS regionale.



Figura 23 – Viabilità nazionale e regionale di collegamento a Ravenna. - Fonte: AdSP

Nello specifico, la rete stradale di riferimento per la ZLS Emilia-Romagna comprende:

- Il sistema stradale denominato “tangenziale di Ravenna” formato da:
 - SS309 dir, compreso tra la SS309 “Romea” e lo svincolo con la SS16 Adriatica
 - SS16, nel tratto compreso tra la SS309dir e lo svincolo di Classe
 - SS67 (Via Classicana), compresa tra Classe e il Porto

Tale sistema, a cui si aggiunge la viabilità locale di accesso alle aree logistico-industriali localizzate a destra e a sinistra del canale Candiano, connette il Porto alle principali arterie stradali primarie e principali della rete stradale, quali:

- Le principali stradali principali di adduzione al porto (A14dir, E45/SS3bis, SS309 Romea, SS16, SS67, SP253)
- I tratti delle autostrade, dei raccordi autostradali e delle strade ricadenti nella rete primaria che collegano i nodi logistici al sistema di accessibilità portuale (A14, A13, A1, RA8, RA1, SS9)
- la rete stradale di accessibilità dalla rete primaria alle aree logistiche e a quelle produttive della ZLS.

Il PRIT2025, quale strumento cardine della pianificazione dei trasporti della Regione, delinea una serie di interventi di potenziamento complessivo della rete stradale finalizzati ad aumentarne in primis l'efficienza, la sicurezza e il livello di integrazione della stessa in linea con l'obiettivo di contribuire alla creazione di un modello territoriale regionale sostenibile da un punto di vista ambientale, sociale ed economico.

Di seguito verranno descritti gli interventi di particolare interesse per la ZLS regionale, attraverso i quali si intende ridurre l'impatto ambientale esercitato dai flussi veicolari sui centri abitati e aumentare gli standard di sicurezza e il livello di servizio offerto e, al contempo, incrementare la competitività del sistema economico e produttivo del territorio. Il raggiungimento di quest'ultimo risulta infatti di fondamentale importanza ai fini della ZLS, istituita per favorire l'attrazione di investimenti sul sistema produttivo regionale il cui fulcro della catena logistica è rappresentato dal Porto di Ravenna.

Gli interventi vengono descritti a partire da quelli focalizzati sul potenziamento dell'accessibilità del Porto fino ai progetti relativi alla rete stradale di accessibilità alle aree incluse nella ZLS, passando da quelli dedicati ai principali corridoi di trasporto nazionale e internazionale di riferimento.

INTERVENTI PREVISTI SULLA RETE DI ACCESSIBILITÀ AL PORTO DI RAVENNA

Il potenziamento del sistema di accessibilità al porto include i seguenti interventi⁴⁴:

⁴⁴ I primi tre interventi sono a cura di ANAS, l'ultimo è di competenza del Comune di Ravenna

- Adeguamento delle corsie della SS16 da 3,25 a 3,75 metri mediante ampliamento della sezione per conformarla alla tipologia B⁴⁵ del DM 5/11/2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”, nel tratto compreso tra il viadotto di via Faentina e l’innesto della E45-SS3bis, compreso il completamento dello svincolo a quadrifoglio tra la stessa SS 16, la E45 e la Via Dismano;
- Adeguamento della SS67 da Classe al porto mediante ampliamento della sezione per conformarla alla tipologia B del DM 5/11/2001
- Adeguamento della SS309 Dir allo standard B definito dal DM 5/11/2021
- Realizzazione del bypass del Canale Candiano tra la SS67 e la SS309 Dir

Come riportato nel Piano Operativo Triennale 2021-2023 dell’AdSP del Mare Adriatico centro settentrionale (AdSP del Porto di Ravenna⁴⁶), per i primi due interventi descritti si prevede l’approvazione del progetto definitivo nell’autunno del 2021, con l’avvio delle procedure di gara per l’esecuzione dei lavori entro la fine del 2021, almeno per quanto riguarda il primo stralcio degli interventi. È stato inoltre sottoscritta una convenzione tra ANAS, la Regione Emilia-Romagna, l’Amministrazione Comunale e Provinciale di Ravenna per il completamento dell’adeguamento della SS16 fino allo svincolo con la SS67. Gli altri interventi descritti al momento non risultano programmati. Per la realizzazione del nuovo bypass sul Candiano è in fase di ripartenza la Concertazione ai tavoli istituzionali delle Amministrazioni coinvolte

Gli interventi di adeguamento sopracitati permetteranno di migliorare le condizioni di viabilità dei tratti interessati, aumentando il livello di sicurezza e il livello di servizio offerto. Per il traffico pesante generato e diretto verso il Porto, così come per tutte le categorie di veicoli che utilizzano tali infrastrutture, questi interventi condurranno ad una riduzione del grado di saturazione dei tratti interessati, con una diminuzione dei tempi di percorrenza e del costo operativo del trasporto, condizione estremamente interessante per l’aumento della competitività del sistema produttivo e logistico di riferimento e per l’incremento dell’attrattività del sistema portuale.

Il nuovo Bypass, che sarà riservato al traffico portuale, consentirà un notevole alleggerimento della rete ordinaria stradale dovuto allo spostamento del traffico pesante dalla tangenziale interna che lambisce il centro abitato di Ravenna (Via Trieste, Via Monti, Ponte Mobili e Via della Chimica, Via Naviglio e via Fuschini) verso un collegamento diretto tra le aree industriali in Sinistra Candiano e la SS309 dir.

Tali interventi costituiscono un potenziamento del nesso funzionale relativo a tutte le aree incluse nella ZLS Emilia-Romagna.

⁴⁵ Strada a carreggiate separate a due corsie per senso di marcia

⁴⁶ Approvato con Delibera n.11 del Comitato di Gestione del 24 Giugno 2021

INTERVENTI PREVISTI SULLA RETE DI ADDUZIONE AL PORTO DI RAVENNA E SULLA RETE DI ACCESSIBILITÀ LOCALE ALLE AREE AD ESSO PROSSIMO

I principali interventi previsti dal PRIT2025 sugli assi di adduzione al Porto, ovvero quelle arterie stradali che costituiscono il nesso funzionale tra le aree incluse nella ZLS che rispettano il criterio di prossimità e il Porto, interessano in particolare l'itinerario E45-E55, la statale SS16 "Adriatica" e la SS9 Via Emilia.

L'itinerario E45-E55 riveste un'importanza strategica per la ZLS Emilia-Romagna in quanto, essendo uno degli assi principali di adduzione al sistema tangenziale di Ravenna e quindi al Porto, sarà uno degli itinerari più utilizzati dalla viabilità camionistica per i collegamenti tra le aree incluse nella ZLS e il Porto. L'accessibilità a tale asse ha rappresentato infatti uno dei criteri per la scelta delle aree candidate alla ZLS. Nel tratto compreso tra il confine regionale con la Toscana e Cesena, fino al proseguimento con l'innesto sulla SS16, sono in corso dei lavori per la riqualificazione e la messa in sicurezza per stralci funzionali.

Per quanto riguarda la realizzazione di un nuovo tracciato tra Ravenna e il raccordo RA8 (Ferrara-Mare), attraverso Delibera di giunta 1617/2015 la regione Emilia-Romagna ha individuato come proposta progettuale, in risposta alle richieste del Governo contenuto nell'Allegato Infrastrutture del DEF 2015, la realizzazione di una nuova infrastruttura di tipo extraurbano principale a carreggiate separate e a due corsie per senso di marcia.

In merito alla A14dir, è in corso l'approvazione del progetto definitivo del nuovo svincolo in località Borgo Stecchi (comune di Bagnacavallo). Tale intervento è in carico alla Provincia di Ravenna con cofinanziamento regionale.

Gli interventi sulla SS16 riguardano il completamento di una azione di potenziamento dell'infrastruttura iniziata da tempo. I tratti di particolare interesse per la ZLS che saranno oggetto di intervento sono:

- Il completamento della variante di Argenta
- La realizzazione del tratto in variante compreso tra Ponte Bastia e Taglio Corelli
- La variante dei centri abitati di Glorie, Mezzano e Camerlona
- Variante di Fosso Ghiaia, nel tratto compreso tra la Tangenziale di Ravenna e Cesenatico
- Tratta Bellaria/Igea Marina - Riccione – Misano, con annessi interventi di adduzione alla nuova variante compresa tra queste località.

A parte la variante di Argenta, e la tratta compresa tra Riccione e Misano per la quale sono stati approvati il progetto definitivo ed è stata conclusa la VIA con esito positivo, gli altri interventi sopradescritti non risultano al momento programmati. Per la variante della SS16 ai centri abitati di Glorie, Mezzano e Camerlona e per la variante in località Fosso Ghiaia è di prossimo avvio il progetto di fattibilità tecnico-economica.

Completano il quadro di interventi sulla rete di adduzione e sulla rete di carattere locale la inclusi nel PRIT riqualificazione della Ravennana (SS67, compresa tra Forlì e Ravenna), per la quale è in fase di avvio il progetto di fattibilità tecnico-economica e le riqualificazioni e la messa in sicurezza della SP59-via Gardizza (comune di Conselice), intervento concluso a luglio 2021, e della SP253 "San Vitale" nel tratto compreso tra Lugo e Russi, attualmente in fase di realizzazione.

Anche per quanto riguarda la SS9 "Via Emilia", sono previsti all'interno del PRIT alcuni interventi finalizzati a completare i tratti in variante non ancora realizzati. In particolare, sono previsti:

- Via Emilia bis – Forlì-Cesena (progetto definitivo dei lotti I e II in corso di approvazione)
- Completamento secante Cesena
- tangenziale est di Forlì III lotto e la tangenziale Ovest (progetto esecutivo in via di ultimazione)
- miglioramento del sistema di adduzione dalla SS9 al nuovo casello di Valle del Rubicone lungo la A14 (collegamento S.Giovanni Compito - caselle A14 Valle del Rubicone) (progetto definitivo in corso di approvazione)
- Tangenziale nord Faenza
- Variante di Castel Bolognese (Castel Bolognese – Forlì) (progetto definitivo in corso)
- Variante Santa Giustina (tra Santarcangelo-Rimini) (progetto definitivo ultimato)

Tutti questi interventi, sia quelli prevista sulla SS16 che sulla SS9, potenziano il nesso funzionale tra il Porto e le aree ricadenti nei Comuni delle province limitrofe (es. Conselice, Bondeno e Ferrara per la SS16, e Forlì, Forlimpopoli, Cesena, Rimini, Misano per la SS9). Da un punto di vista generale, i principali benefici che si raggiungeranno grazie a questi interventi sono la fluidificazione della viabilità e la riduzione dei tempi di percorrenza tra le aree incluse e il porto di Ravenna, un incremento delle condizioni di sicurezza della viabilità e una riduzione dell'impatto ambientale esercitato dai flussi viabilistici nei confronti dei centri abitati.

INTERVENTI PREVISTI SULLA RETE AUTOSTRADALE E PRINCIPALE DI RIFERIMENTO PER LA ZLS

Sono diversi gli interventi riportati nel PRIT finalizzati al potenziamento della rete autostradale e sulla rete strade principale di riferimento per la ZLS.

Questi includono l'allargamento alla IV corsia dell'A14 dallo svincolo di S. Lazzaro alla diramazione per Ravenna (A14dir) e il potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna (Passante di Bologna), che prevede la realizzazione della terza corsia sia nell'autostrada A14 che nella tangenziale, comprensiva delle corsie di emergenza. Grazie a tali interventi sarà possibile incrementare il livello di servizio offerto dalla rete, migliorando le condizioni di viabilità lungo dei tratti di rete autostradale soggetti molto frequentemente a fenomeni di congestione.

La realizzazione di questi interventi è di grande rilevanza per lo sviluppo complessivo della ZLS in quanto comporterà un elevato potenziamento dell'accessibilità da e verso le province della Romagna, in cui ricade oltre il 60% della superficie complessiva della Zona Logistica Semplificata regionale.

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento dei progetti, il progetto esecutivo dell'allargamento alla quarta corsia dell'A14 lo svincolo di S. Lazzaro e la diramazione per Ravenna è in fase di approvazione, mentre si è conclusa con esito positivo la valutazione di impatto ambientale (VIA) del Passante di Bologna e, entro la fine del 2021, è prevista la realizzazione del progetto esecutivo. All'allargamento alla IV corsia dell'A14 sopracitato sono legate anche le realizzazioni dei nuovi caselli autostradali di Solarolo e di Dozza.

Un altro intervento di primaria importanza per la ZLS, in particolare per i nodi logistici del distretto Ceramico (Dinazzano, Marzaglia e Rubiera) è rappresentato dalla bretella Autostradale Campogalliano-Sassuolo. Il nuovo asse autostradale metterà in collegamento l'asse SS 467 Pedemontana e l'autostrada A22, incrementando l'accessibilità al distretto ceramico, uno dei più importanti del tessuto produttivo della Regione Emilia-Romagna. Il progetto esecutivo dell'opera è già stato approvato.

Lo sviluppo complessivo del tracciato è di circa 20 km, suddivisi in:

- Asse principale, di categoria A e lunghezza 15,5 km;
- Asse di collegamento con la tangenziale di Modena, di categoria B e lunghezza 3,5 km;
- Asse di collegamento con la tangenziale di Rubiera, di categoria C2 e lunghezza 1,4 km.

Grazie alla realizzazione dei due assi di collegamento con la tangenziale di Modena e quella di Rubiera, il cui progetto definitivo è in corso di approvazione, l'accessibilità alle aree incluse nella ZLS e ricomprese in questi comuni sarà ulteriormente potenziata.

L'intervento alleggerirà la rete stradale ordinaria dal transito di elevati volumi di traffico pesante, con notevoli vantaggi dal punto di vista ambientale e della sicurezza stradale. Le condizioni di viabilità saranno migliori anche per i flussi camionistici originati e destinati dal distretto ceramico. Tali vantaggi si tradurranno in una riduzione dei tempi di percorrenza tra il Porto e il distretto e una riduzione dei costi operativi del trasporto. Ad oggi i flussi movimentati tra porto e distretto raggiungono circa i 4 milioni di tonnellate di materie prime destinate al ciclo produttivo del settore ceramico.

Gli altri interventi riportati nel PRIT riguardanti il potenziamento della rete autostradale riguardano:

- Allargamento alla terza corsia dell'autostrada A13 tra Bologna e confine regionale (Ferrara)
- Allargamento alla terza corsia dell'autostrada A22 tra interconnessione con A1 e il confine regionale

- Allargamento alla quarta corsia A1 tra Modena e il confine regionale (Piacenza)

Il progetto definitivo del potenziamento sopracitato dell'A13 è stato approvato, così come la relativa VIA si è conclusa con esito positivo. Il progetto definitivo dell'allargamento dell'A22 nel tratto che interessa il territorio della Regione Emilia-Romagna è stato approvato ma l'iter è attualmente fermo in attesa del rinnovo della concessione dell'autostrada A22.

Il potenziamento dell'A1 tra Modena e Piacenza non è stato ancora programmato.

Nel PRIT 2025 si conferma il completamento dell'asse Cispadana già definito nei documenti di pianificazioni precedenti. Il ruolo principale di questa infrastruttura è quello di potenziare l'accessibilità ai territori attraversati, grazie alla realizzazione di arterie di adduzione al nuovo asse autostradale e alle interconnessioni con le direttrici A15, A22, A13, oltre che con il corridoio Tirreno-Brennero, una volta che sarà realizzato. L'intervento complessivo è composto da:

- La realizzazione di un tratto con caratteristiche autostradali, in concessione regionale, di collegamento tra la A22 (Reggiolo-Rolo) e la A13 (Ferrara Sud). Il progetto prevede quattro caselli (S.Possidonio – Concordia – Mirandola; S. Felice sul Panaro – Finale Emilia; Cento; Poggio Renatico). Tra le opere connesse alla realizzazione del tracciato autostradale, è compresa la realizzazione della bretella di collegamento tra la Autostrada Cispadana e il territorio del comune di Bondeno che, ai fini della ZLS, risulta di primaria importanza per l'accessibilità delle aree industriali di Bondeno incluse nella ZLS.
- Il completamento del tracciato tra la A15 e la A22 con caratteristiche di strada extraurbana secondaria ad una corsia per senso di marcia.

Per la ZLS Emilia-Romagna, la Cispadana permetterà un incremento dell'accessibilità delle aree produttive del territorio e, di interesse per la ZLS, di quelle aree ricadenti nei comuni di Guastalla, Reggiolo, Concordia sulla Secchia, Mirandola e, come anticipato in precedenza, Bondeno. Sarà inoltre rafforzato il nesso funzionale tra queste aree e il Porto, con una riduzione dei tempi di percorrenza e il raggiungimento di un miglior livello di servizio offerto ai flussi veicolari.

Il progetto definitivo dell'opera è stato approvato e la valutazione di impatto ambientale si è conclusa con esito positivo.

Al pari della Cispadana, la Pedemontana costituisce un'importante asse viario che migliora il livello di accessibilità dei territori attraversati e permette l'alleggerimento del carico veicolare sull'asse centrale della via Emilia. Mentre la Cispadana è localizzata nei territori a nord della via Emilia, l'asse della Pedemontana serve i territori a sud della stessa. L'infrastruttura avrà caratteristiche di strada extraurbana secondaria ad una corsia per senso di marcia, collegando l'A15, all'altezza della località

“Noceto” fino all’innesto con la Nuova Bazzanese nel territorio della Città Metropolitana di Bologna. Nell’ottica della ZLS-ER, questa infrastruttura riveste un ruolo importante per l’accessibilità del distretto delle ceramiche e intercetterà la bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo. L’intervento sarà realizzato sia mediante tratti in nuova sede sia con adeguamenti alla viabilità esistente.

5.4.2 RETE FERROVIARIA DI RIFERIMENTO PER LA ZLS-ER

La rete di riferimento ferroviaria della ZLS per il collegamento tra i nodi logistici descritti nei paragrafi precedenti e il Porto di Ravenna comprende:

- I raccordi ferroviari tra le dorsali destra e sinistra Candiano e la stazione di Ravenna
- I tratti di interesse delle linee ferroviarie che collegano la Stazione di Ravenna alle principali direttrici nazionali
 - Linea RFI Ravenna – Rimini
 - Linea RFI Ravenna – Ferrara
 - Linea RFI Ravenna – Granarolo (Faenza)
 - Linea RFI Ravenna – Castel Bolognese
- Le tratte di interesse delle linee nazionali e regionali della rete ferroviaria dell’Emilia-Romagna
 - Linea RFI Bologna-Ancona
 - Linea RFI convenzionale Bologna-Milano
 - Linea RFI Bologna – Padova
 - Linea RFI Granarolo – Lugo
 - Linea RFI Faenza - Lavezzola - Lugo
 - Linea FER Reggio Emilia - Sassuolo Radici
 - Linea FER Reggio Emilia – Guastalla
 - Linea FER Ferrara – Suzzara
 - Linea FER Parma – Suzzara
- I raccordi tra le linee ferroviarie e i nodi logistici.

Secondo la stessa logica con cui sono stati descritti gli interventi sulla rete stradale, di seguito vengono presentati i principali potenziamenti della rete ferroviaria di riferimento per la ZLS. In primis vengono illustrati gli interventi relativi all’ultimo miglio ferroviario, successivamente quelli sulle linee di collegamento tra la stazione di Ravenna alle principali direttrici nazionali ed infine quelli gli interventi di realizzazione di nuove linee e di potenziamento delle tratte ferroviarie nazionali e regionali che interessano la rete di riferimento per la ZLS.

Come già anticipato nel capitolo 3, il territorio dell’Emilia-Romagna è attraversato da tre corridoi europei della Rete TEN-T, due dei quali (Mediterraneo e Baltico Adriatico) interessano le reti di collegamento con il Porto di Ravenna. RFI, in qualità di gestore dell’infrastruttura nazionale, ha avviato un piano di adeguamento della rete a specifici standard internazionali (Specifiche Tecniche di Interoperabilità, STI), ovvero delle caratteristiche che ogni rete deve possedere per permettere alla Imprese Ferroviarie l’interoperabilità senza limitazioni su tutta la rete ferroviaria

europea. Per le infrastrutture ferroviarie questi standard corrispondono ad un modulo di 750 metri, ad una sagoma limite di categoria PC/80 e ad un peso assiale di categoria D4⁴⁷. Tali standard dipendono dalle caratteristiche fisiche dell'infrastruttura ferroviaria (intesa come l'insieme del corpo ferroviario e di tutte le opere presenti sulla linea, come ad esempio gallerie o ostacoli fissi lungo le linee o in stazione). Il raggiungimento degli standard europei non solo assicura l'interoperabilità dei servizi su tutta la rete europea ma garantisce una maggior competitività del sistema ferroviario nei confronti di quello stradale. Ad esempio poter disporre di una linea dotata di un modulo di 750 metri consente di trasportare, a parità del numero di servizi ferroviari, un quantitativo di merce maggiore rispetto a quello che si può movimentare su una linea caratterizzata da un modulo inferiore e il discorso analogo vale anche per la sagoma limite e per il peso assiale. Queste caratteristiche permettono di abbassare il costo della filiera ferroviaria e quindi rendere meno competitivo il costo del trasporto tutto-gomma rispetto ad un trasporto intermodale. È importante sottolineare nuovamente che l'intermodalità vuole essere uno degli elementi distintivi della ZLS per promuovere un sistema sostenibile di trasporto come leva per l'attrattività e il rafforzamento del comparto produttivo ed industriale della ZLS.

Gli interventi che verranno descritti di seguito, definiti nel Piano Commerciale e nel Contratto di Programma di RFI, sono illustrati anche nel PRIT 2025 all'interno del quale, insieme a mirati potenziamenti sulla rete ferroviaria regionale, viene stabilito l'obiettivo di incrementare il trasporto merci ferroviario in Regione del 30%, fino al raggiungimento di un modal share ferroviario pari al 13%.

INTERVENTI PER IL POTENZIAMENTO DELL'ULTIMO MIGLIO FERROVIARIO

Per il potenziamento dell'accessibilità ferroviaria dell'ultimo miglio del Porto di Ravenna, ovvero il collegamento tra i terminal localizzati su entrambe le dorsali del Canale Candiano e la stazione di Ravenna, sono previsti diversi interventi grazie ai quali si conseguirà una riduzione del numero di movimenti sullo scalo merci attualmente utilizzato (adiacente alla stazione di Ravenna), oltre ad una riduzione delle interazioni tra la rete stradale e quella ferroviaria. Inoltre, saranno snellite le modalità e i tempi di manovra per la movimentazione dei treni merci originati e destinati ai terminal raccordati delle dorsali del Canale Candiano

I principali interventi, la cui programmazione è stata definita attraverso una serie di Protocolli di Intesa e Accordi Operativi tra gli stakeholder istituzionali coinvolti⁴⁸ (AdSP, Regione Emilia-Romagna, Comune di Ravenna e RFI), consistono in:

⁴⁷ Il modulo ferroviario corrisponde alla lunghezza massima di un treno che può circolare in una determinata linea; la codifica della sagoma indica la dimensione di una sezione trasversale entro la quale devono essere contenuti i rotabili e il carico; la categoria di peso assiale indica il peso massimo che può gravare su ogni asse del treno.

⁴⁸ Protocollo d'Intesa per la realizzazione di interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto "core" di Ravenna (giugno 2015); Accordo Operativo per la realizzazione di interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto di

1. soppressione del passaggio a livello di Canale Molinetto (linea Ferrara-Ravenna-Rimini);
2. prolungamento della dorsale ferroviaria di raccordo in destra Candiano in Penisola Trattaroli;
3. Potenziamento dello Scalo Candiano ed elettrificazione della dorsale
4. trasformazione del Fascio Base in Fascio Arrivi/ Partenze, centralizzazione, elettrificazione e attrezzaggio tecnologico della dorsale di collegamento.

Gli interventi rientrano nel Piano Operativo Triennale del Porto e sono inseriti nel Contratto di Programma MIT-RFI (parte investimenti 2017-2021) nell'ambito dell'azione P142A "Potenziamento dorsale destra Candiano ambito porto di Ravenna" (per gli interventi 1,2 e 4) e dell'azione P060 "Infrastrutture porti e terminali" (intervento 3).



Figura 24 – Interventi previsti per il potenziamento dell'accessibilità ferroviaria

Ravenna (maggio 2017); Protocollo d'Intesa per lo sviluppo del nodo ferroviario di Ravenna e l'ottimizzazione del traffico merci (novembre 2017).

Di seguito viene fornita una breve descrizione dei sopracitati interventi (fonte: Piano Operativo Triennale 2021-2023 – fonte: AdSP).

1. Soppressione passaggio a livello su Via Canale Molinetto

Questo intervento permetterà la riduzione delle interferenze tra il traffico ferroviario sulla linea Ferrara-Ravenna-Rimini e quello stradale nella zona urbana adiacente all'area industriale del porto. L'importo stimato complessivo dell'opera è pari 15 milioni di euro e l'avvio dei lavori è previsto tra il 2020 e il 2021, con durata prevista di 2 anni. (fonte: Piano Operativo Triennale 2021-2023– AdSP).

2. Prolungamento della dorsale ferroviaria di raccordo in destra Candiano

L'intervento consentirà il collegamento ferroviario tra l'attuale termine dei binari su lato destro del Canale Candiano e la Penisola Trattaroli, dove verrà realizzato il nuovo terminal Container (vedi paragrafo 0). L'intervento complessivo ha un costo stimato di 3,5 milioni di euro e la conclusione dei lavori è prevista per il 2024.



Figura 25 – Raccordo tra attuale termine dei binari e prolungamento verso nuovo terminal Container (in azzurro). Estratto da Progetto Unitario “Trattaroli Destra”. Fonte: Sapir – Porto Intermodale Ravenna spa

Il progetto unitario “Trattaroli Destra” prevede la realizzazione di tre aree di cui due, evidenziate in rosa e in giallo nella Figura sottostante, destinate ad attività produttive portuali e una al Terminal Container (in blu, di superficie fondiaria pari a 167.435 m²).



Figura 26 – Nuovo terminal Container. Estratto da Progetto Unitario “Trattaroli Destra”. Fonte: Sapir – Porto Intermodale Ravenna spa

3. Potenziamento dello Scalo Candiano ed elettrificazione della dorsale

Lungo la dorsale sinistra del Canale Candiano è previsto il potenziamento dello Scalo merci Candiano e dell'elettrificazione della dorsale, già dotata di una bretella di collegamento con la linea ferroviaria principale la quale permette di bypassare il transito nella stazione di Ravenna. Lo scalo sarà potenziato con la realizzazione di ulteriori 7 binari (con modulo di 750 metri), in aggiunta ai 5 attuali, la centralizzazione e l'elettrificazione di tutto il fascio. L'investimento complessivo ha un valore di 21 milioni di euro. La fine dei lavori per la realizzazione dell'intervento complessivo è prevista per fine 2024, tre anni dopo il loro avvio. Tale intervento consentirà di effettuare le attuali operazioni di manovra nello Scalo Candiano, riducendo fino al 70% quelle attuali realizzate nello scalo merci adiacente alla stazione passeggeri.

4. Realizzazione della nuova stazione merci Destra Candiano, centralizzazione, elettrificazione e attrezzaggio tecnologico della dorsale di collegamento

Le realizzazioni principali previsti lungo la dorsale destra Candiano consistono nella realizzazione della nuova stazione merci Destra Candiano, con trasformazione del fascio base in fascio arrivi/partenze), centralizzazione ed elettrificazione dei 6 binari esistenti, la costruzione di 3 nuovi binari e l'elettrificazione della dorsale di collegamento con la stazione di Ravenna. Tali interventi, attualmente in fase di progettazione, saranno realizzati a partire dal

2022 e si concluderanno nel 2025. Il costo totale dell'opera è di circa 27 milioni di euro. Grazie a questo intervento sarà possibile, unitamente ai precedenti, sarà possibile azzerare le operazioni di manovra attualmente effettuate nello Scalo Merci Stazione.

Nel mese di marzo 2021 si è concluso un altro importante potenziamento dell'accessibilità ferroviaria di ultimo miglio del Porto di Ravenna. L'intervento, che rientra tra quelli previsti dal gestore della rete per l'adeguamento agli standard infrastrutturali previsti nei corridoi europei TEN-T, è consistito nell'adeguamento alla sagoma PC/80 del cavalcavia Teodorico della linea ferroviaria Ferrara-Ravenna-Rimini.

INTERVENTI DI POTENZIAMENTO SULLA RETE FERROVIARIA DI COLLEGAMENTO TRA IL PORTO E LA LINEE MERCI NAZIONALI E REGIONALI

Gli interventi di potenziamento sulle linee di collegamento tra le dorsali Destra e Sinistra Candiano e le linee principali nazionali e regionali sono concertati sulla linea Ravenna-Castel Bolognese. Come anticipato nella sezione precedente, l'intervento sulla cavalcaferrovia Teodorico, concluso nel 2021, determina il raggiungimento della codifica PC/80 su tutta la linea Ravenna-Castel Bolognese. Grazie a questo potenziamento sulla linea sarà consentito il trasporto di trailer e l'effettuazione di servizio ferroviario accompagnato ("Autostrada Viaggiante"). Attualmente l'adeguamento a sagoma PC/80 è in corso di definizione. Sempre entro il 2022 sulla linea verranno eliminate le limitazioni di velocità e l'innalzamento a massa assiale D4.

È stato inoltre presentato il progetto di fattibilità tecnico-economica per l'adeguamento della linea al modulo 750.

Linea		Attuale	Futuro
Castel Bolognese/Faenza – Ravenna	Sagoma	P/C 32	P/C 80 (entro il 2022)
	Modulo Linea	575	750 (oltre il 2023)
	Peso assiale	D4 (con limitazioni a 50 km/h)	D4 (entro il 2022)

Tabella 21- Interventi su linea RFI Castel Bolognese/Faenza-Ravenna

Sempre in merito alla linea nazionale Castel Bolognese-Ravenna, nel PRIT2025 viene sottolineata la necessità del raddoppio integrale della linea, anche in ragione dell'aumento previsto del traffico merci da e verso il Porto di Ravenna.

In corrispondenza del nodo di Faenza verrà inoltre realizzata la nuova bretella per il collegamento diretto tra le linee Faenza-Granarolo Faentino, che prosegue verso Ravenna, e la direttrice Adriatica in direzione sud. L'intervento consentirà ai treni di evitare l'inversione di marcia nello scalo di Faenza, con la conseguente riduzione dei costi del trasporto.

Un altro intervento importante sulla linea di collegamento con le principali direttrici nazionali e regionali è rappresentato dal by-pass di Ferrara, ovvero un'opera che permetterà ai treni provenienti da Ravenna e diretti

al Brennero di instradarsi, attraverso la linea FER Ferrara-Suzzara, direttamente verso la direttrice Bologna-Verona, evitando l'ingresso in stazione a Ferrara per effettuare l'inversione di marcia. Questo intervento permetterà una riduzione dei tempi, e conseguentemente dei costi, della filiera del trasporto ferroviario, oltre che alleggerire il nodo di Bologna dal traffico ferroviario diretto al Brennero. Analogamente, questo intervento consentirà il collegamento ferroviario diretto verso gli scali dei comuni di Bondeno e Guastalla inclusi nella Zona Logistica Semplificata regionale, incentivando in particolare il trasporto ferroviario di merci da e per il Porto di Ravenna verso le aree industriali incluse nella ZLS dei comuni di Ferrara, Bondeno, Mirandola, Reggiolo e Guastalla.

INTERVENTI DI POTENZIAMENTO SULLA RETE FERROVIARIA NAZIONALE E REGIONALE DI RIFERIMENTO PER LA ZLS EMILIA-ROMAGNA

Nella Tabella 22 sono riportati gli interventi sulle linee ferroviarie nazionali programmati dal gestore della rete di interesse per la ZLS Emilia-Romagna. Come si può notare, gli interventi mirano al raggiungimento degli standard infrastrutturali per l'interoperabilità nella rete europea.

Linea		Attuale	Futuro
Bologna – Ancona	Sagoma	P/C 80	--
	Modulo Linea	600	750 (oltre il 2023)
	Peso assiale	D4 (fino a Rimini)	--
Bologna – Milano	Sagoma	P/C 45	P/C 80 (entro il 2022)
	Modulo Linea	650 (con limitazioni a 600)	750 (entro il 2023)
	Peso assiale	D4	--
Bologna - Padova	Sagoma	P/C 80	--
	Modulo Linea	650 (con limitazioni)	750 (entro il 2023)
	Peso assiale	D4	--
Ferrara – Ravenna - Rimini	Sagoma	P/C 32	--
	Modulo Linea	575	--
	Peso assiale	D4 (con limitazioni a 70 km/h)	--

Tabella 22 – Investimenti programmati RFI - Fonte: PRIT 2025 e PIR RFI

In merito alle linee della rete nazionale, nel PRIT viene ritenuto rilevante il quadruplicamento selettivo della tratta compresa tra Bologna e Castel Bolognese (linea Bologna-Ancona), finalizzato a risolvere le criticità di saturazione della linea a beneficio della regolarità ed affidabilità dei servizi merci e passeggeri che la percorrono.

Oltre ai già citati interventi sui nodi di Ferrara e di Faenza, è tutt'ora in corso il potenziamento del nodo di Villa Selva finalizzato all'elettificazione dei binari non centralizzati, adeguamento a modulo 750 del binario IV e alla realizzazione di un nuovo gate di accesso all'area terminal. Nel PRIT, tra gli obiettivi di potenziamento dell'infrastruttura regionale delle merci,

viene anche elencata la realizzazione di nuovi raccordi nel terminal intermodale di Piacenza finalizzata all'incremento della capacità di movimentazione nel terminal. Entrambi i nodi sono inclusi nella ZLS e quindi tali interventi risultano prioritari ai fini di una sua completa attuazione.

Per quanto riguarda le linee della rete ferroviaria regionale di riferimento per la ZLS-ER, gli interventi declinati nel PRIT riguardano:

- Potenziamento linea Reggio Emilia – Sassuolo. Gli interventi prevedono l'elettificazione completa della linea (prevista nel primo semestre del 2022), adeguamento di portata e velocità e aumento del modulo delle linee e permetteranno un aumento delle movimentazioni effettuate nel nodo di Dinazzano.
- Realizzazione nuova bretella ferroviaria tra Dinazzano e Marzaglia. Tale intervento permetterà il potenziamento del collegamento ferroviario tra il Porto di Ravenna e il Distretto delle Ceramiche, ad oggi uno dei più solide relazioni ferroviarie offerte dal Porto. La bretella permetterà inoltre di liberare la linea Reggio Emilia – Sassuolo dal traffico merci con conseguenti benefici sull'affidabilità e la regolarità dei servizi sia merci che passeggeri.

6 IL PERCORSO DI IDENTIFICAZIONE DELLA ZLS EMILIA-ROMAGNA

L'analisi territoriale, che ha fatto seguito all'avvio dell'iter di istituzione della Zona Logistica Semplificata, sancito dall'Assemblea Legislativa regionale con Delibera n. 185 del 19 dicembre 2018, nonché gli esiti del confronto avviato con i territori, ha permesso di delineare un perimetro della ZLS in coerenza con le peculiarità del contesto specifico del porto di Ravenna e i criteri assunti per la determinazione dello stesso.

Secondo quanto previsto nell'Art. 3 del DPCM n. 12 del 25.01.2018 "Una ZLS è una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico-funzionale e che comprenda un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal Regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013".

In riferimento alle disposizioni normative sopra riportate, l'identificazione della ZLS della regione Emilia-Romagna si innesta su un'area portuale che - nel caso della regione Emilia-Romagna - viene riconosciuta in quella di Ravenna, ne include le aree adiacenti, e viene poi progressivamente allargata ad ulteriori aree non adiacenti capaci di soddisfare il nesso economico-funzionale con il porto di Ravenna.

A tale scopo viene supposta condizione abilitante anche la garanzia di un buon livello di connessione e accessibilità, anche ferroviaria, del porto con i nodi della piattaforma logistica regionale che fungono come naturali punti di consolidamento, rilancio e rilavorazione dei flussi, destinati e originati dai bacini produttivi del territorio, a costituzione di un fattore di accelerazione nello sviluppo della ZLS stessa. La rilevanza dell'accessibilità ferroviaria è correlata positivamente con la distanza dal Porto di Ravenna. Pertanto, più è elevata la distanza dal porto più è determinata la sussistenza di un'accessibilità di tipo ferroviario. Ciò è vero in particolare per quelle aree incluse nella ZLS ma localizzate nella parte occidentale della regione rispetto al nodo di Bologna. In questo senso, l'infrastruttura di collegamento esistente, rappresentata dalla rete di assi stradali primari e secondari, nonché ferroviari, che permettono il verificarsi delle relazioni tra il porto di Ravenna, i nodi logistici e i bacini produttivi correlati, rappresenta la vera e propria "cerniera" per la fluidificazione dei processi di inoltro e ripartenza delle merci in arrivo o partenza dal porto. Se questo è certamente fattore consolidato rispetto a bacini gravitazionali di riferimento delle principali infrastrutture logistiche, in particolar modo per il nodo interportuale di Bologna e lo Scalo intermodale di Dinazzano, per gli altri nodi intermodali principali l'inserimento nella ZLS può rappresentare certamente un'opportunità di rilancio verso il mercato.

L'analisi del contesto ha altresì considerato l'inclusione, all'interno della ZLS, di aree appartenenti a territori fortemente vocati e specializzati nei settori strategici della regione e prossimi al porto, quali ambiti che possano rappresentare un elemento di maggiore appeal della ZLS, per rafforzare le relazioni overseas e favorire l'attrazione di potenziali investimenti diretti da parte di nuove imprese e operatori.

Se il perimetro della ZLS è stato definito a partire da un'analisi di contesto che tiene conto, da una parte, dei comparti produttivi regionali più significativi per rilevanza strategica (peso nell'economia regionale e specializzazione territoriale) e, dall'altra, degli scambi di import/export con l'estero con l'area portuale di Ravenna, anche le valutazioni atte a stabilire la strategia di promozione di attività e l'attrazione degli investimenti per l'insediamento di nuove imprese nelle aree della ZLS di futura espansione devono tenere conto delle medesime specializzazioni produttive già individuate e di seguito richiamate, che andranno privilegiate:

- Agroalimentare;
- Tessile e Abbigliamento;
- Ceramica;
- Mobili-legno;
- Chimica e Materie plastiche;
- Farmaceutica;
- Biomedicale;
- Meccanica.

In particolar modo, e in considerazione della rilevanza di connessioni col porto e volumi trattati, è possibile pensare di privilegiare, tra gli altri, le attività per le quali il porto di Ravenna è nodo logistico di riferimento per l'alimentazione di materia prima, ovvero la meccanica, l'agroalimentare, il chimico e materie plastiche e la ceramica.

L'elenco di queste otto specializzazioni va poi integrato dal comparto complementare a quello manifatturiero e rappresentato dalla logistica. Tale comparto (classe ATECO H "Trasporto e magazzinaggio") rappresenta la "condizione abilitante" per lo sviluppo ed il rafforzamento degli altri comparti sopra elencati fornendo servizi complementari alla produzione di beni della manifattura nonché altri servizi a valore aggiunto. Questa sinergia è di particolare importanza perché consentirà di individuare i legami esistenti tra industria e logistica e fornirà elementi per definire nuove strategie di collaborazione tra sistema produttivo e servizi logistici che pongano il Porto "al centro" del sistema economico nel suo complesso.

In ragione delle strategie di sviluppo territoriale della Regione Emilia-Romagna, nonché dell'indicazione normativa in allegato 1 del DPCM 12/2018, che stabilisce il criterio per la determinazione dell'estensione massima del perimetro delle ZES, cui ci si uniforma anche per la ZLS Emilia-Romagna, sono stati identificati **due livelli di priorità** per la selezione delle aree da includere nel perimetro della stessa. L'applicazione di tale criterio quantifica un'estensione massima della ZLS Emilia-Romagna pari a 4.903 ha.

La priorità 1 ha previsto l'inclusione nella ZLS del **porto di Ravenna** comprensivo delle aree a vocazione logistico-produttiva inserite nel perimetro portuale identificato da PRP, nonché dei **principali nodi intermodali** del territorio regionale. L'inclusione di tali aree soddisfa automaticamente il nesso economico-funzionale col porto di Ravenna in virtù dell'esistenza della piattaforma logistica regionale.

La priorità 2 ha previsto l'inclusione nella ZLS di **aree produttive** che soddisfano il nesso economico-funzionale in relazione al porto di Ravenna. Il nesso viene esplicitato in una serie di criteri, ivi inclusi anche quelli di tipo urbanistico.

Per quanto riguarda la **priorità 1**, in sinergia con la strategia della Regione Emilia-Romagna finalizzata al rafforzamento del settore della logistica a supporto del comparto produttivo, l'inclusione dei principali nodi logistici nella ZLS viene vista come la possibilità di portare avanti un meccanismo di rafforzamento delle interconnessioni e dei livelli di accessibilità tra il porto di Ravenna e i bacini produttivi di primario interesse per lo sviluppo della regione.

Tale strategia, che vede ulteriore sostegno con l'istituzione della ZLS al cui centro si colloca il sistema portuale di Ravenna, viene implementata dal governo regionale anche mediante gli strumenti legislativi e di pianificazione, i quali vedono la piattaforma logistica regionale quale oggetto delle azioni di potenziamento e razionalizzazione dedicate al trasporto merci. La piattaforma, costituita da reti di collegamento, sistemi logistici sul territorio regionale e da nodi intermodali, rappresenta per sua natura un capillare sistema distributivo da e verso i principali distretti produttivi della regione che si relazionano con il porto di Ravenna, grazie anche all'utilizzo dell'opzione ferroviaria. Le politiche regionali hanno in tal senso consolidato una serie di misure a supporto dello sviluppo sostenibile del trasporto merci, funzionale a qualificare tutta la filiera produttiva regionale. Tale iter ha preso avvio con la Legge Regionale n.15/2009 di supporto allo shift modale gomma-ferro, a cui è succeduta la L.R. 10/2014 e la successiva L.R. 30/2019 che mette al centro l'intermodalità come chiave dello sviluppo sostenibile. L'intermodalità, per l'appunto, vuole essere un elemento distintivo della ZLS a supporto di un disegno strategico di sviluppo sostenibile del territorio e degli investimenti ad esso destinati, svolge una funzione fondamentale per il trasferimento delle merci e la qualificazione del sistema logistico-produttivo regionale. Questo si pone altresì in coerenza con la strategia integrata della Regione Emilia-Romagna per il governo della mobilità, secondo la quale la pianificazione dei trasporti e delle infrastrutture a livello regionale deve essere guidata da principi di sostenibilità, integrazione delle reti, dei servizi e del coordinamento con gli altri livelli di pianificazione territoriali e settoriali. Da un punto di vista economico, la strategia può incrementare la competitività dei nodi del territorio rispetto al mercato nazionale e fungere da volano per l'aumento della domanda di lavoro all'intero del settore della logistica e dello specifico ambito intermodale e portuale.

Entrando nel merito dell'individuazione delle singole aree logistiche intermodali da includere nella ZLS della Regione Emilia-Romagna, vengono annessi al perimetro della ZLS i principali nodi intermodali identificati nel PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti), la maggioranza dei quali è parte del "Cluster intermodale regionale" (ER.I.C. – Emilia-Romagna Intermodal Cluster)⁴⁹.

Per quanto sopra, vengono quindi presi a riferimento per la ZLS Emilia-Romagna i seguenti nodi logistici intermodali, interporti e scali merci:

- lo stesso **Porto di Ravenna**, fulcro della ZLS Emilia-Romagna, che rappresenta il polo logistico intermodale più importante della Regione, rientrando nella rete SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) ed essendo classificato Core Port all'interno delle reti europee TEN-T;
- gli **interporti di Bologna e di Parma** identificati all'interno del Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025 (PRIT 2025);
- i **nodi intermodali di Dinazzano, Marzaglia, Villa Selva, Terminal Rubiera, Terminal Piacenza Intermodale, Lugo Terminal, Bondeno, San Giacomo Guastalla**.

⁴⁹ Il cluster ER.I.C. si è costituito nel 2018 a seguito della sigla del protocollo di Intesa "Accordo per la crescita del sistema intermodale regionale" da parte di Regione Emilia-Romagna, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, Centro Padano Interscambio Merci - Ce.P.I.M. Spa, Dinazzano Po Spa, Interporto Bologna Spa, Terminal Rubiera Srl, Lotras srl, Terminali Italia Srl Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Hupac Spa.



Figura 27 – La piattaforma logistica regionale integrata - Fonte: PRIT 2025

La **priorità 2** invece, inerente all'eleggibilità nella ZLS di aree produttive o commerciali, ha lo scopo di "creare condizioni favorevoli per lo sviluppo delle imprese già operative e per la nascita di nuove", motivo per il quale si sono individuate sul territorio aree già destinate ad insediamenti produttivi esistenti⁵⁰ dotate di una capacità di espansione produttiva tale da garantire l'insediamento di una grande impresa o il potenziamento di imprese esistenti.

⁵⁰ Una mappatura completa delle aree produttive urbane ed extraurbane, a vocazione manifatturiera o commerciale, sul tutto il territorio regionale, è stata possibile mediante consultazione di diverse fonti, in primo luogo urbanistiche ma anche cartografiche, topografiche ed economiche. Grazie a tale mappatura è consentita l'analisi finalizzata alla l'inclusione delle singole aree nella ZLS.

In relazione alla selezione delle aree si è ritenuto di privilegiare i **territori produttivi più prossimi ed accessibili al contesto portuale di Ravenna** anche in relazione alla possibilità di rafforzamento delle relazioni esistenti e di futura attivazione, nonché dei progetti di sviluppo coerenti con la ZLS documentanti in sede di consultazioni con i territori.

L'articolazione dell'insieme dei criteri di cui si è tenuto conto, classificati in "funzionali", "economici" ed "urbanistici", è definita in **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** ed in seguito approfondita.

Classificazione dei criteri	Scopo
<i>FUNZIONALI</i>	<i>Tali criteri garantiscono la potenzialità di connessione ed accessibilità al Porto di Ravenna delle aree da includere nella ZLS</i>
<i>ECONOMICI</i>	<i>Tali criteri consentono la valutazione della strategicità economica delle aree da includere nella ZLS</i>
<i>URBANISTICI</i>	<i>Tali criteri facilitano la potenzialità di attrarre nuovi investimenti nelle aree da includere nella ZLS</i>

Tabella 23 - Classificazione dei criteri di valutazione delle aree produttive da candidare per la ZLS Emilia-Romagna

Tra i **criteri funzionali** sono considerati i seguenti:

- **Aree contermini al porto:** intende la localizzazione delle aree in prossimità del porto ma non incluse nel PRP (Piano Regolatore Portuale), ovvero aree di interesse portuale sebbene non incluse nel suo perimetro, eventualmente non adiacenti ma funzionalmente collegate;
- **Prossimità al porto:** intende la localizzazione delle aree industriali nel territorio delle province più prossime a Ravenna;
- **Accessibilità:** intende la facilità di accesso alle principali infrastrutture della rete stradale della Regione e di collegamento al Porto (nello specifico l'autostrada A14, l'asse E45, e la strada statale 16) nonché alla piattaforma logistica-intermodale della regione Emilia-Romagna.

Tra i **criteri economici** sono considerati i seguenti:

- **Appartenenza ad ambiti specializzati per attività produttive:** intende l'appartenenza alle aggregazioni produttive ("Ambiti specializzati") già individuate dagli strumenti di pianificazione su scala provinciale (PTCP) o localizzazione all'interno di aree produttive identificate negli strumenti di pianificazione locali.
- **Specializzazioni produttive e commerciali:** intende la vocazione dei territori a una o più specializzazioni produttive, anche in considerazione della connettività col sistema portuale

ravennate quale naturale punto di sbocco per le attività di import/export;

- **Appartenenza alle aree di cui all'art. 107, paragrafo 3, lettera C del TFUE:** intende l'appartenenza ai territori regionali ricadenti tra le aree agevolate previste dall'art. 107 paragrafo 3 lettera C del Testo Unico sul Funzionamento dell'Unione Europea, che rappresenta potenziale elemento di attrattività per i nuovi investimenti all'interno della costituenda ZLS in virtù dell'estensione dei benefici da Legge di Bilancio 160/2019 art.1, comma 313 sulle agevolazioni di carattere fiscale riservate alle sole Zone Economiche Speciali. Le aree vengono identificate dal riscontro della "Carta degli aiuti di stato a finalità regionale" approvata dalla Comunità Europea, per il periodo 2014-2020, così come modificata per il periodo 2017-2020 e prorogata fino alla fine del 2021⁵¹. Alla luce della successiva "Carta degli aiuti di stato a finalità regionale" per il periodo 2022-2027, l'inclusione delle aree rientranti nei criteri stabiliti dell'art. 107 dall'art. 107 paragrafo 3 lettera C del TFUE potrebbe subire delle modifiche, con eventuali impatti anche sugli ambiti selezionati per la ZLS.

Tra i **criteri urbanistici** sono considerati i seguenti:

- **Estensione dell'area (ha):** intende l'estensione dell'area produttiva, incluse le aree di possibile espansione laddove indicate negli strumenti urbanistici;
- **Stato urbanistico delle aree di espansione tale da non concorrere al calcolo della quota massima del consumo di suolo definita dalla LR 24/2017:** intende la rispondenza dell'area alle condizioni tali per cui la sua edificazione non venga considerata ai fini del calcolo della quota massima di consumo del suolo, fissato al 3% della superficie di territorio urbanizzato alla data di entrata in vigore della legge (cfr. art. 6, art.32 della LR 24/2017);
- **Presenza ed estensione delle aree libere/disponibili:** intende la presenza di aree libere entro i confini dell'area candidata a ZLS a beneficio dell'insediamento di nuove imprese o espansione delle esistenti attratte dalle "condizioni favorevoli" introdotte dalla ZLS;
- **Appartenenza alle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA):** intende che l'area costituisce APEA⁵²

⁵¹ Si veda il documento:

https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202044/287503_2201567_52_2.pdf

⁵² La Delibera della Giunta regionale n. 1701 del 20/10/2008 individua 30 aree APEA sul territorio regionale

come previsto dall'articolo 26 del Decreto Legislativo n. 112/1998.

- **Appartenenza alle aree produttive candidate per Infrastrutturazione con la banda ultra-larga (BUL):** in riferimento al "Piano di investimenti per la diffusione della banda ultra larga"⁵³, si intende che l'area è inserita nell'elenco di cui alla Delibera Regionale⁵⁴ del 2016 che individua, in fase 1 e 2 di attuazione del piano, 160 "aree bianche" all'interno di Comuni della Regione in cui gli operatori delle telecomunicazioni non investono perché a fallimento di mercato e dove internet ultra veloce arriverà solo grazie ai finanziamenti pubblici.
- **Appartenenza a un Piano degli insediamenti produttivi (P.I.P.):** intende che l'area, messa a disposizione delle imprese dai singoli Comuni, è destinata ad insediamenti produttivi di tipo industriale; artigianale; commerciale; turistico. Tali Piani sono identificati dalla legge urbanistica nazionale e regionale.

La proposta progettuale, derivata dall'applicazione dei criteri di analisi suesposti, ha portato ad una prima definizione del perimetro della ZLS regionale, con la quale l'Assessorato alla Mobilità e Trasporti, Infrastrutture, Turismo e Commercio della Regione Emilia- Romagna e la Direzione tecnica di Settore hanno dato avvio alla fase di consultazione con i territori.

Tale iter avviato nell'ottica della massima trasparenza e del più ampio coinvolgimento degli Enti e degli Stakeholder interessati ha consentito a tutte le amministrazioni locali e a tutti i soggetti interessati di sollecitare integrazioni e fare proposte, seguendo un processo informato e condiviso connotato dalla logica partecipativa.

In applicazione del DPCM 12/2018 è stato dato formale avvio a novembre 2020 al percorso di confronto e concertazione con i diversi soggetti interessati all'istituzione della ZLS, come si documenterà diffusamente nel capitolo dedicato a descrivere gli esiti della Consultazione (cap.9)

In particolare, l'Assessorato alla Mobilità e Trasporti, Infrastrutture, Turismo e Commercio della Regione Emilia- Romagna ha condotto numerosi incontri con gli enti interessati per illustrare le finalità della ZLS, rappresentare le specifiche articolazioni dell'istituto normativo e i suoi risvolti applicativi rispetto alle politiche insediative. Ciò ha consentito un costante confronto con gli uffici tecnici regionali, funzionale a supportare le Amministrazioni interessate per la corretta perimetrazione delle aree, alla luce di quanto previsto nel predetto DPCM 12/2018 e degli indirizzi del presente Piano di Sviluppo Strategico. Ne è seguita, da parte della

⁵³ Il piano consiste nell'implementazione della "Strategia Italiana per banda ultra-larga", approvata dal Consiglio dei ministri il 3 marzo 2015, che si integra e si collega al precedente "Piano Banda Ultra Larga" approvato dalla Commissione UE il 18 dicembre 2012.

⁵⁴ Allegato A - Azione 2.1.1 POR FESR 2014/2020 – "Graduatoria delle aree ammesse alla Infrastrutturazione per la banda larga" e verifica con ARTER.

Regione, una formale richiesta di identificazione delle caratteristiche degli ambiti logistici e produttivi identificati volta a verificarne:

- inquadramento urbanistico,
- individuazione planimetrica,
- consistenza delle aree e superfici libere,
- dotazioni infrastrutturali e di collegamento con il porto di Ravenna,
- tipologia delle imprese insediate e specializzazione settoriale delle attività produttive presenti.

Gli uffici tecnici territoriali competenti delle Amministrazioni interessate hanno fornito puntuale riscontro ai tecnici della Regione, sulla base del quale è stato possibile effettuare una valutazione sugli ambiti identificati e sulle richieste di integrazione e modifica presentate dai territori.

Il risultato delle analisi e delle verifiche territoriali ha confermato in buona parte le aree selezionate nella proposta di ZLS, integrando al perimetro iniziale, alcuni ambiti candidati dai territori, in un'ottica di equilibrio territoriale, di inquadramento urbanistico delle aree oltre che di collegamento economico-funzionale con il porto di Ravenna.

Il percorso così definito ha portato a delineare la geografia della Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna e dei singoli contesti logistico-produttivi che la compongono, descritti nel capitolo che segue.

7 LA GEOGRAFIA DELLA ZLS EMILIA-ROMAGNA

Il percorso di identificazione della ZLS Emilia-Romagna ne ha determinato una conformazione che include i territori di 28 Comuni, toccando tutte le 9 province della regione Emilia-Romagna. Il perimetro così delineato presenta **una superficie complessiva di 4.563 ha, pari a circa il 93% della superficie totale candidabile per la ZLS regionale**⁵⁵.

Aree incluse nella ZLS	Superficie (ha)
<i>Nodi intermodali e aree logistico-produttive</i>	2.748
<i>Aree produttive</i>	1.815
Totale	4.563

Tabella 24 - Superficie ZLS Emilia-Romagna

I comuni inclusi nella ZLS sono identificati nella figura sotto riportata e nella Tavola 1 allegata al documento del PSS.

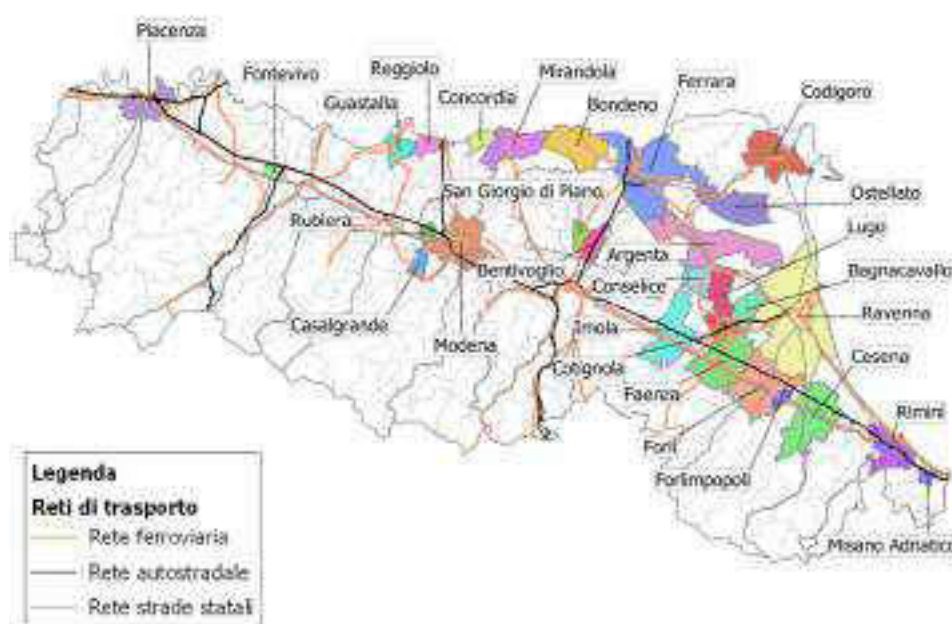


Figura 28 – Comuni inclusi nella ZLS dell'Emilia-Romagna

⁵⁵ La superficie massima per la ZLS è stata stimata in analogia con quanto previsto dall'allegato 1 del DPCM 12/2018, che ne determina i coefficienti di calcolo in base a nr. di abitanti ed estensione territoriale. L'applicazione di tali parametri porta ad una quantificazione di 4.903 ha, come estensione massima determinabile per la ZLS Emilia-Romagna. Si specifica inoltre che le superficie espresse sono arrotondate all'unità.

Il coinvolgimento dei vari contesti, così come diffusamente descritto nelle pagine che precedono è determinato dalla presenza all'interno degli stessi di aree logistico-produttive, nodi intermodali o ambiti produttivi di interesse per la ZLS Emilia-Romagna, localizzati nei 28 comuni della ZLS (Argenta - FE, Bagnacavallo - RA, Bentivoglio - BO, Bondeno - FE, Casalgrande - RE, Cesena - FC, Codigoro - FE, Concordia sulla Secchia - MO, Conselice - RA, Cotignola - RA, Faenza - RA, Ferrara - FE, Fontevivo - PR, Forlì - FC, Forlimpopoli - FC, Guastalla - RE, Imola - BO, Lugo - RA, Mirandola - MO, Misano Adriatico - RN, Modena - MO, Ostellato - FE, Piacenza - PC, Ravenna - RA, Reggiolo - RE, Rimini - RN, Rubiera - RE, San Giorgio di Piano - BO).

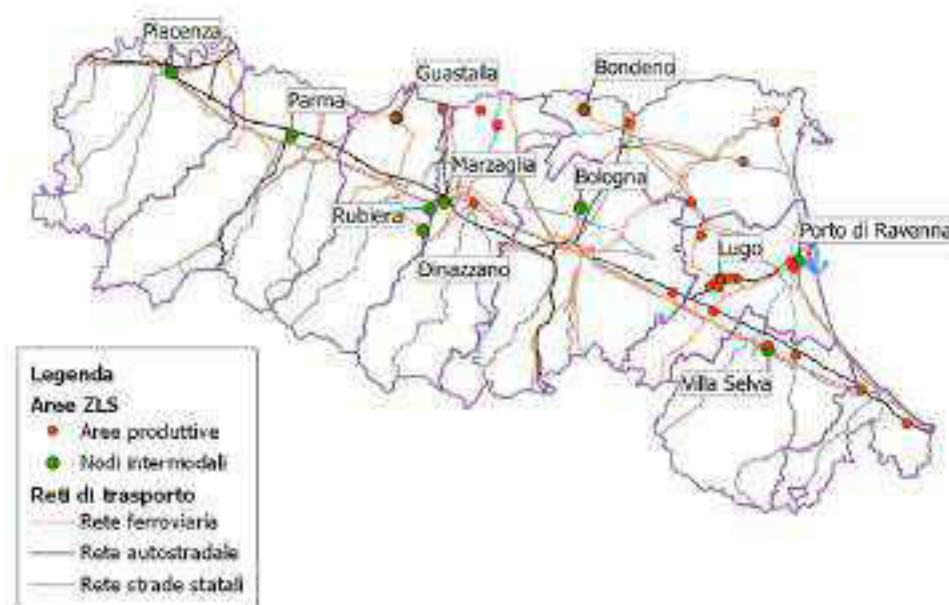


Figura 29 – La geografia⁵⁶ (nodi logistici intermodali e aree produttive) della

In linea con i criteri di identificazione della ZLS, la stessa vede circa il 60% della sua estensione totale rivolta ad includere i nodi intermodali e le aree logistico-produttive presenti nel porto e retroporto di Ravenna e negli snodi strategici della piattaforma logistica intermodale regionale.

Nodi intermodali e aree logistico-produttive	Provincia	Superficie (ha)	% occupazione della superficie della ZLS
Porto di Ravenna	Ravenna	1.689	37%
Centro Intermodale Lugo	Ravenna	26	0,6%
Scalo merci Villa Selva	Forlì-Cesena	17	0,4%
Scalo ferroviario di Bondeno	Ferrara	13	0,3%
Interporto di Bologna	Bologna	521	11%
Scalo merci Marzaglia	Modena	77	2%
Scalo merci di Rubiera	Reggio Emilia	8	0,2%

⁵⁶ Per un inquadramento cartografico complessivo della ZLS si rimanda alla Tavola 2 e alla Tavola 3, entrambe allegate al presente documento di Piano.

Scalo di Dinazzano	Reggio Emilia	27	1%
Scalo merci Guastalla-S. Giacomo	Reggio Emilia	1	0,02%
Interporto di Parma	Parma	257	6%
Hub ferroviario di Piacenza	Piacenza	112	3%
Totale nodi		2.748	60%

Tabella 25 - Superfici dei nodi logistici inclusi nella ZLS Emilia-Romagna

Il restante 40% è composto da 25 aree produttive localizzate in 22 Comuni per un'estensione totale pari a 1.815, che vengono elencate nella tabella seguente.

Comune - Nome aree produttive selezionate	Provincia	Superficie (ha)	% occupazione della superficie della ZLS
Ravenna - Le Bassette – Via Baiona	Ravenna	79	2%
Ravenna – Area Via Vicoli	Ravenna	23	1%
Bagnacavallo – Via Cà del vento	Ravenna	54	1%
Bagnacavallo – Via Sinistra Canale Superiore	Ravenna	52	1%
Lugo/Cotignola – Centro Mercè – Via Cavatorta	Ravenna	43	1%
Cotignola – Area Vulcaflex – Via Madonna di Genova	Ravenna	25	1%
Cotignola – Area Sirea-Calpo	Ravenna	33	1%
Conselice – Area industriale Unigrà	Ravenna	46	1%
Faenza – Zona industriale Autostrada-Naviglio	Ravenna	209	5%
Forlì – Aree industriali Villa Selva e Coriano	Forlì-Cesena	230	5%
Forlimpopoli – Villa Selva	Forlì-Cesena	43	1%
Cesena – Aree produttive	Forlì-Cesena	272	6%
Rimini – CAAR	Rimini	13	0,3%
Misano Adriatico – Area APEA Raibano	Rimini	14	0,3%
Argenta – Area APEA Sant'Antonio	Ferrara	48	1%
Bondeno – Area Riminalda	Ferrara	31	1%
Codigoro – Area APEA Pomposa/Ponte Quagliotto	Ferrara	98	2%
Ferrara – Aree Polo Chimico	Ferrara	61	1%
Ostellato – Area SIPRO	Ferrara	114	2%

<i>Imola – Via Lasie</i>	<i>Bologna</i>	<i>48</i>	<i>1%</i>
<i>Modena – Area Santa Caterina</i>	<i>Modena</i>	<i>10</i>	<i>0,2%</i>
<i>Concordia sulla Secchia – Aree industriali</i>	<i>Modena</i>	<i>48</i>	<i>1%</i>
<i>Mirandola – Aree industriali</i>	<i>Modena</i>	<i>20</i>	<i>0,4%</i>
<i>Reggiolo – Aree industriali Rame, Ranaro, Gorna</i>	<i>Reggio Emilia</i>	<i>110</i>	<i>2%</i>
<i>Guastalla – Area industriale San Giacomo</i>	<i>Reggio Emilia</i>	<i>91</i>	<i>2%</i>
<i>Totale</i>		<i>1.815</i>	<i>40%</i>

Tabella 26 - Superfici delle aree produttive incluse nella ZLS Emilia-Romagna

La selezione, come indicato nel percorso di identificazione della ZLS è stata effettuata coerentemente con quanto disposto dal DPCM 12/2018 nonché dall'applicazione dei criteri di carattere economico, urbanistico e funzionale definiti, sulla base delle priorità identificate per l'ammissibilità dei singoli contesti. Non ultima, la fase di consultazione con i territori ha portato all'identificazione e perimetrazione dei contesti ritenuti maggiormente idonei ai fini dell'ammissibilità alla ZLS.

I paragrafi che seguono, partendo dal contesto del porto di Ravenna, descrivono le singole caratteristiche dei nodi intermodali e delle aree produttive annesse alla ZLS Emilia-Romagna, evidenziando in ciascuno di essi, le peculiarità e gli elementi di coerenza con i criteri di identificazione della ZLS.

7.1 PORTO DI RAVENNA

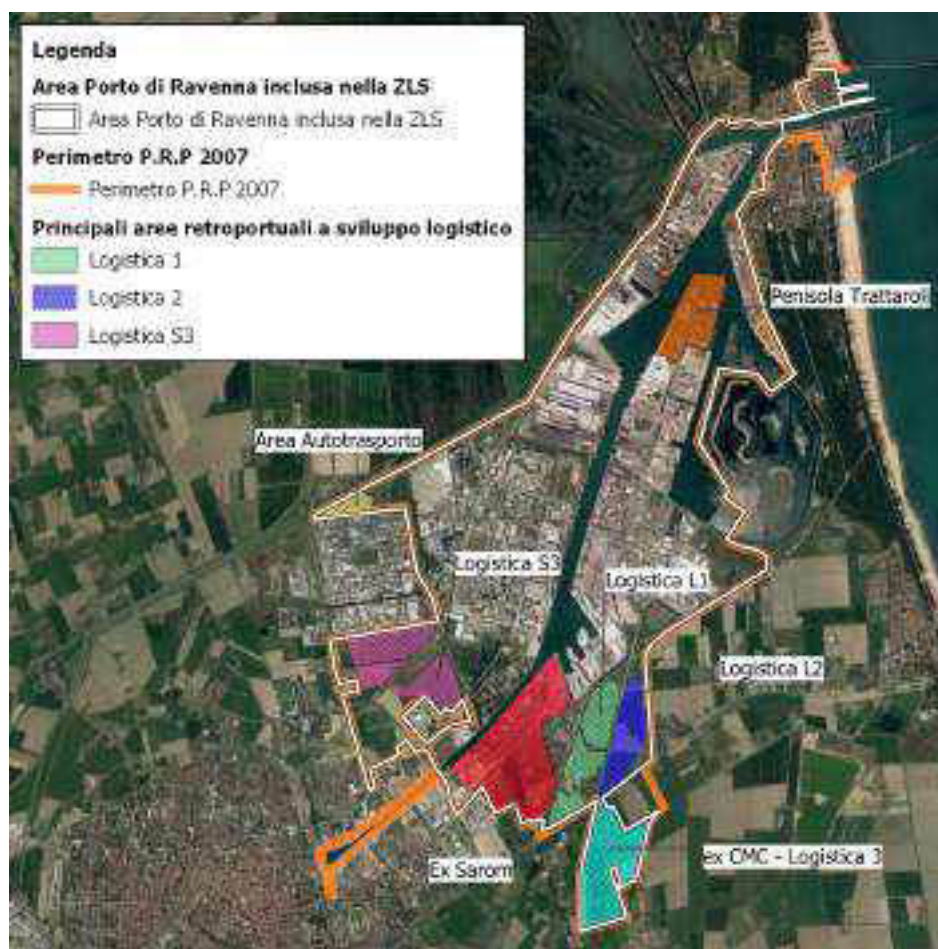


Figura 30 – Porto di Ravenna

Lo scalo di Ravenna è l'unico porto dell'Emilia-Romagna e intende presentarsi sugli scenari internazionali come un moderno hub, grazie alle numerose progettualità in essere che mirano a potenziare lo scalo rendendolo nodo strategico verso l'adriatico e il Mediterraneo orientale nonché opportunità di attrazione di investimento su scala globale attraverso la realizzazione della ZLS.

In termini di filiera logistica, i dati di traffico confermano che il porto di Ravenna serve l'industria di eccellenza dell'Emilia-Romagna, risultando in una posizione baricentrica dei principali flussi di import per l'industria nazionale soprattutto dal bacino del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero.

L'infrastruttura, caratterizzata dalla configurazione a porto canale, si sviluppa lungo l'interna estensione del canale Candiano e presenta su entrambe le dorsali del Candiano importanti realtà logistiche e produttive. La superficie totale candidata alla Zona Logistica Semplificata è pari a 1,689 ettari (pari al 37% dell'estensione massima della ZLS) e comprende le aree destinate allo sviluppo logistico (piattaforme logistiche, identificate dalle etichette Logistica 1, Logistica 2 e Logistica S3) che ricoprono una superficie pari a circa 150 ettari.

Come riportato nella Figura 30, all'interno dell'area del Porto inclusa nella ZLS sono presenti altre aree libere destinate ad ambito logistico, oltre a quelle L1, L2, S3 già citate in precedenza. Tra queste figurano:

- Area ex Sarom
- Area ex CMC Logistica 3
- Area autotrasporto
- Penisola Trattaroli

In particolare, la Penisola Trattaroli verrà trattata più in dettaglio in riferimento agli interventi previsti dal progetto Hub.

La tabella sottostante riepiloga l'estensione delle aree interne al perimetro della ZLS ed evidenziate nella Figura 30.

Area	Estensione
<i>Logistica L1</i>	<i>41 ha</i>
<i>Logistica L2</i>	<i>41 ha</i>
<i>Logistica S3</i>	<i>68 ha</i>
<i>Ex Sarom</i>	<i>118 ha</i>
<i>Area Autotrasporto</i>	<i>11 ha</i>
<i>Area Trattaroli</i>	<i>41 ha</i>
<i>ex CMC Logistica 3</i>	<i>69 ha</i>

Tabella 27 - Estensione delle aree interne al perimetro della ZLS

A differenza delle altre infrastrutture portuali italiane, il Porto di Ravenna è dotato di estesa area retroportuale in cui, oltre alle aree di espansione logistica, sono insediate importanti realtà logistico-produttive appartenenti alle filiere ricadenti nelle principali specializzazioni produttive regionali (in particolare il settore della chimica). L'insieme di queste realtà logistico produttive occupa un'estensione totale di circa 1.040 ha, ovvero pari circa al 62% dell'intera superficie del Porto inclusa nella ZLS-ER. L'elevata estensione di aree produttive interne già consolidate valorizza la candidatura del Porto e può essere un valore aggiunto per l'attrazione di investimenti da parte sia di soggetti già insediati all'interno dell'infrastrutture che da nuovi operatori.

Il riassetto della politica europea legata alle reti TEN-T, profondamente rinnovata attraverso i regolamenti UE n.1315/2013 e n.1316/2013, ha rafforzato il ruolo strategico del Porto di Ravenna, quale *Core Node* della rete TEN-T, il quale è situato sui corridoi Corridoio 1 "Adriatico-Baltico" e Corridoio 3 "Mediterraneo". Due delle principali arterie di accessibilità stradale al porto, SS309 e SS309dir ("Romea") e SS3bis/E45 ("Tiberina") rientrano nella *Comprehensive Network*, al pari delle linee ferroviarie Ravenna-Ferrara e Ravenna-Rimini. Il nodo è inoltre posizionato lungo il Corridoio Merci n.5 (Adriatico-Baltico) e lungo le tratte "Autostrada del Mare". Il regolamento *Connecting Europe Facility* identifica per il Porto di Ravenna, in riferimento alle sezioni e agli investimenti prioritari del Corridoio Adriatico-Baltico, gli interventi di interconnessione con il porto

(ultimo miglio) e lo sviluppo di piattaforme intermodali. Il nodo rientra inoltre nella rete ferroviaria e stradale di I livello dello SNIT.

ZLS – Nodo intermodale	Superficie Totale candidata (ha)	Aree retroportuali sviluppo logistico (ha)
<i>Porto di Ravenna</i>	<i>1.689</i>	<i>150 ha</i>

Tabella 28 – Superficie nodo

Nodo	Comune	Rete TEN-T	Rete SNIT
<i>Porto di Ravenna</i>	<i>Ravenna (RA)</i>	<i>Corridoio 1 “Baltico-Adriatico” – core network</i> <i>Corridoio 3 “Mediterraneo” – core network</i>	<i>Rete stradale e ferroviaria di I livello</i>

Tabella 29 – Inquadramento del nodo all’interno delle reti di trasporti nazionali ed europee

7.1.1 DESCRIZIONE INFRASTRUTTURA

Il Porto di Ravenna è caratterizzato dalla configurazione a porto canale, la cui estensione raggiunge i 14 km: i moli Nord e Sud, della lunghezza rispettivamente di 2.380 km e 2.440 km, costituiscono le opere di difesa esterna e delimitano un avamposto di una superficie di 1.450.000 m² dal quale si accede al Canale Candiano.

Nel porto ha sede l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, ovvero l’ente pubblico a cui spettano le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nel porto. Provvede inoltre alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell’ambito territoriale, compreso il mantenimento dei fondali, alla amministrazione dei beni del demanio marittimo e alla realizzazione delle infrastrutture portuali finanziate dallo Stato. Il Piano Regolatore Portuale (PRP 2007) vigente, ovvero il principale strumento di pianificazione che delimita e delinea l’ambito e l’assetto del porto, è stato approvato dalla Delibera di Giunta dell’amministrazione provinciale di Ravenna n. 20 del 3/2/2010 ed è stato integrato dall’Adeguamento Tecnico Funzionale, attraverso la delibera del Comitato Portuale n.10 del 21/9/2015.

Gli ambiti significati del porto di Ravenna individuati dal PRP sono i seguenti:

- Marina di Ravenna – Porto Corsini ed il porto turistico;
- Darsena Baiona (accesso alla Pialassa Baiona) e curva Marina di Ravenna;
- Pialassa del Piombone;
- Largo Trattaroli;
- Canale Candiano – Darsena San Vitale;
- Darsena di città.

Nelle figure di seguito riportate, estratte dal PRP vigente, sono individuate rispettivamente il primo tratto del Canale Candiano e delle aree Marina di

Ravenna e di Porto Corsini, Darsena Baiona e Curva Marina di Ravenna (Figura 31), Pialassa di Piombone, Largo Trattaroli e la continuazione fino alla Darsena San Vitale (Figura 32) e la Darsena di Città e l'ultimo tratto della Darsena San Vitale (**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**). Nella planimetria qualitative sono inoltre riportate le profondità dei fondali le quali, come verrà specificato nel seguito, sono oggetto di revisione, come previsto dal progetto Hub Portuale di Ravenna (Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in Penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto).

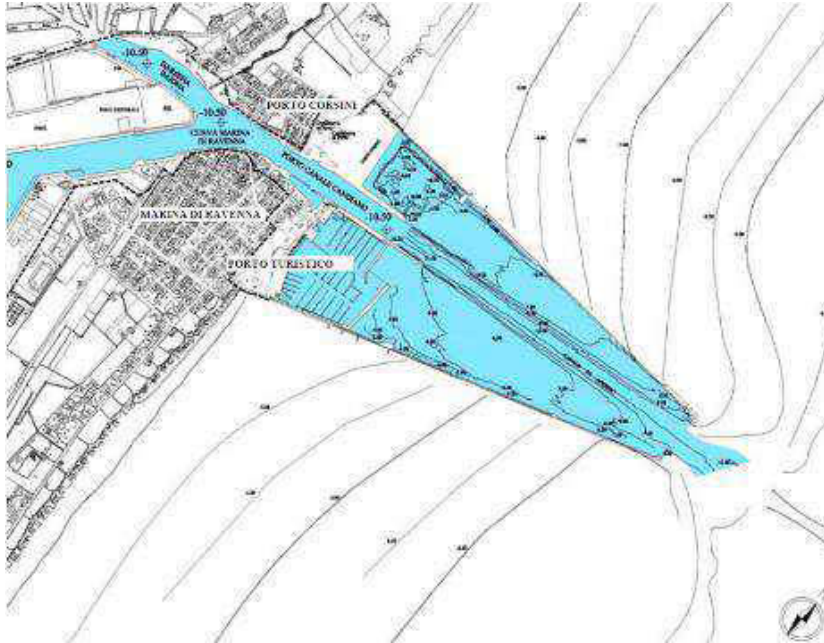


Figura 31 – Planimetria Porto di Ravenna 1/3 (imboccatura, Canale Candiano, Porto Corsini e Marina di Ravenna) - Fonte: PRP – AdSP

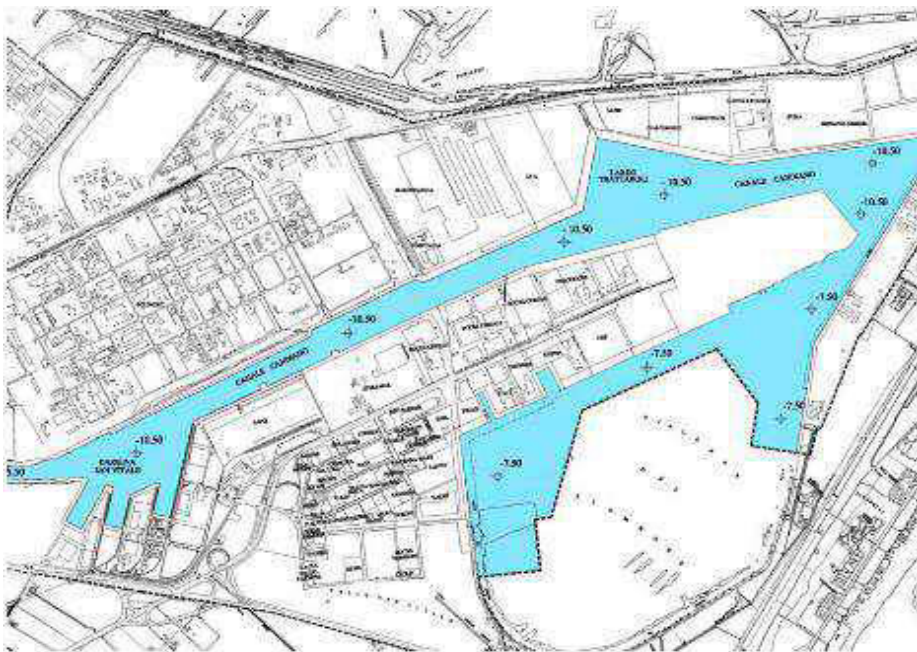


Figura 32 - Planimetria Porto di Ravenna 2/3 (Pialassa del Piombone, il Largo Trattaroli, la continuazione del Canale Candiano fino alla Darsena San Vitale) - Fonte: PRP – AdSP



Figura 33 - Planimetria Porto di Ravenna 3/3 (Darsena di Città) - Fonte: PRP – AdSP

Il porto si estende su un'area complessiva di 2.080 ha, di cui 580 ha su superficie d'acqua. Il canale su cui si realizza la maggior parte dei traffici è il Canale Candiano, la cui lunghezza raggiunge i 10,5 km; il Canale Piomboni, di accesso alla Pialassa del Piombone, ospita attività di cantieristica navale, di riparazione e costruzione. Il Canale Baiona si estende per una lunghezza di 500 metri circa.

Nella Tabella 30 sono indicati le dotazioni del porto in merito alla capacità offerta complessiva, lunghezza banchine operative e lunghezza binari ferroviari. Allo stato attuale sono 10 i terminal raccordati, di cui 6 collocati sulla dorsale sinistra Candiano e 4 su quella destra.

Area magazzini (mq)	Area piazzali (mq)	Volume serbatoi/silos (mc)	Lunghezza banchine operative (km)	Lunghezza binari ferroviari (km)
841.000	1.419.000	314.000	14,5	35

Tabella 30 – Dotazioni infrastrutturali presenti nel nodo

Alcune delle caratteristiche infrastrutturali della configurazione attuale del porto di Ravenna, in particolare la profondità dei fondali, risultano un ostacolo al livello di competitività del nodo rispetto agli altri scali nazionali e internazionali e non consentono di cogliere tutte le opportunità offerte dalla posizione strategica del porto rispetto a precisi bacini di mercato (Medio Oriente, Mediterraneo, ecc.).

Al fine di adeguare il porto alle crescenti esigenze richieste dal mercato e agli standard stabili per i corridoi europei di cui il nodo fa parte, il Piano Regolatore Portuale vigente delinea una serie di interventi strategici per il potenziamento dell'infrastruttura, che sono compresi all'interno del progetto "Hub portuale", suddiviso in due fasi (Fase I e Fase II). Tra gli interventi principali previsti nel progetto Hub Portuale I fase, denominato "Hub Portuale 2017 – 1° e 2° stralcio" rientrano il dragaggio dei canali, gli interventi di adeguamento delle banchine esistenti alle quote di PRP, la realizzazione di una nuova banchina a servizio del terminal per contenitori

e di aree da adibire a servizi per la logistica (Penisola Trattaroli), per la quale verranno impiegati i materiali di risulta dell'escavo.



Figura 34 – Inquadramento generale del progetto Hub Portuale di Ravenna - Fonte: AdSP

Il progetto “Hub Portuale 2017 – 1° e 2° stralcio” è stato approvato dal CIPE con delibera n.1/2018 e del 28.02.2018. L'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione delle opere previste è avvenuto il 13 giugno 2020. Il costo totale degli interventi è pari a 235 milioni di euro.

Per quanto riguarda il dragaggio dei canali, quelli interessati dall'intervento sono:

- il canale marino e dell'avamposto, da approfondire a -13,50 m;
- il canale Candiano, da approfondire a -12,50 m fino alla darsena San Vitale;
- la darsena Baiona: -12,50 m;
- il bacino di evoluzione in avamposto e le darsene del terminal crociere: -10 m.

Il progetto sarà ultimato con le attività previste in una seconda fase (Hub Portuale 2017 – 3° e 4° stralcio) che prevedono l'abbassamento dei fondali fino ad una profondità di -14,5 metri e il completamento degli interventi di sviluppo delle aree dedicate alle attività logistiche del porto.

La seconda fase dei lavori potrà procedere grazie alle risorse inserite nel fondo complementare del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). Il finanziamento previsto per il Porto di Ravenna, pari a 130 milioni, sarà investito anche per il potenziamento dei sistemi di accessibilità terrestre

(stradale e ferroviaria) già descritto nel paragrafo 5.4 e di seguito brevemente riportato.

7.1.2 ACCESSIBILITÀ STRADALE

La configurazione attuale della rete di accessibilità stradale al porto è tale da minimizzare la promiscuità con i flussi veicolari del centro urbano di Ravenna e da ridurre l'impatto negativo sulle condizioni di viabilità. Inoltre, tale configurazione evita l'utilizzo da parte dei mezzi pesanti diretti e provenienti dal Porto di infrastrutture stradali non adeguate in termini di carico assiale e dimensioni geometriche.

Il Porto di Ravenna è connesso al sistema stradale da un semi-anello costituito dalle strade SS309 dir, SS16 (in corrispondenza della città di Ravenna) e SS67 (Via Classicana) su cui sono innestate le arterie che fungono da collettore per i traffici provenienti da agli assi:

- Rimini-Ferrara-Padova (SS 16 Adriatica);
- Ravenna-Cesena-Orte-Roma (E45-SS3bis) e accesso autostradale Cesena Nord (A14), tangenziale di Forlì e casello A14 Forlì (SS67);
- Bologna – Ravenna (SP 253 San Vitale);
- Milano-Bologna-Ravenna (A14dir);
- Ravenna – Venezia – Tarvisio – Trieste (SS309 Romea).

L'accesso alle dorsali destra e sinistra del canale Candiano è garantito rispettivamente dalla SS67, strada a carreggiate separate dotate di 2 corsie per senso di marcia, e da Via Baiona, caratterizzata da una carreggiata unica con 1 corsia per senso di marcia. Tali infrastrutture sono quindi collegate alla viabilità che funge da tangenziale urbana e da qui alla rete primaria regionale e nazionale.

In coerenza con le linee strategiche contenute nel PRIT 2025, il Piano Operativo Triennale (POT) 2019-2023 descrive le azioni da intraprendere e gli interventi da attivare per il potenziamento dell'accessibilità stradale dell'ultimo miglio, necessario per aumentare l'efficienza e la capacità competitiva del porto.

Le linee strategiche comprendono le seguenti azioni:

- Risoluzioni interferenze linee stradali e ferroviarie lungo entrambe le dorsali;
- Acquisizione alla gestione dell'Autorità di Sistema di alcuni tratti stradali di esclusivo e diretto interesse per il Porto di Ravenna;
- Interventi infrastrutturali ANAS;
- Interesse per la risoluzione dell'accesso unico di ingresso e uscita per i terminal situati nella sponda destra Candiano.

Gli interventi di potenziamento dell'accessibilità stradale sono stati già descritti nel paragrafo 5.4.1 "Rete stradale di riferimento per la ZLS". Di seguito vengono riproposti quelli che interessano l'accessibilità dell'ultimo miglio rispetto alle principali arterie di accesso al porto di Ravenna.

- Adeguamento delle corsie della SS16 da 3,25 a 3,75 metri mediante ampliamento della sezione per conformarla alla tipologia B⁵⁷ del DM 5/11/2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”, nel il tratto compreso tra il viadotto di via Faentina e l’innesto della E45-SS3bis, compreso il completamento dello svincolo a quadrifoglio tra la stessa SS 16, la E45 e la Via Dismano;
- Adeguamento della SS67 da Classe al porto mediante ampliamento della sezione per conformarla alla tipologia B del DM 5/11/2001
- Adeguamento della SS309 Dir allo standard B definito dal DM 5/11/2021
- Realizzazione del bypass del Canale Candiano tra la SS67 e la SS309 Dir

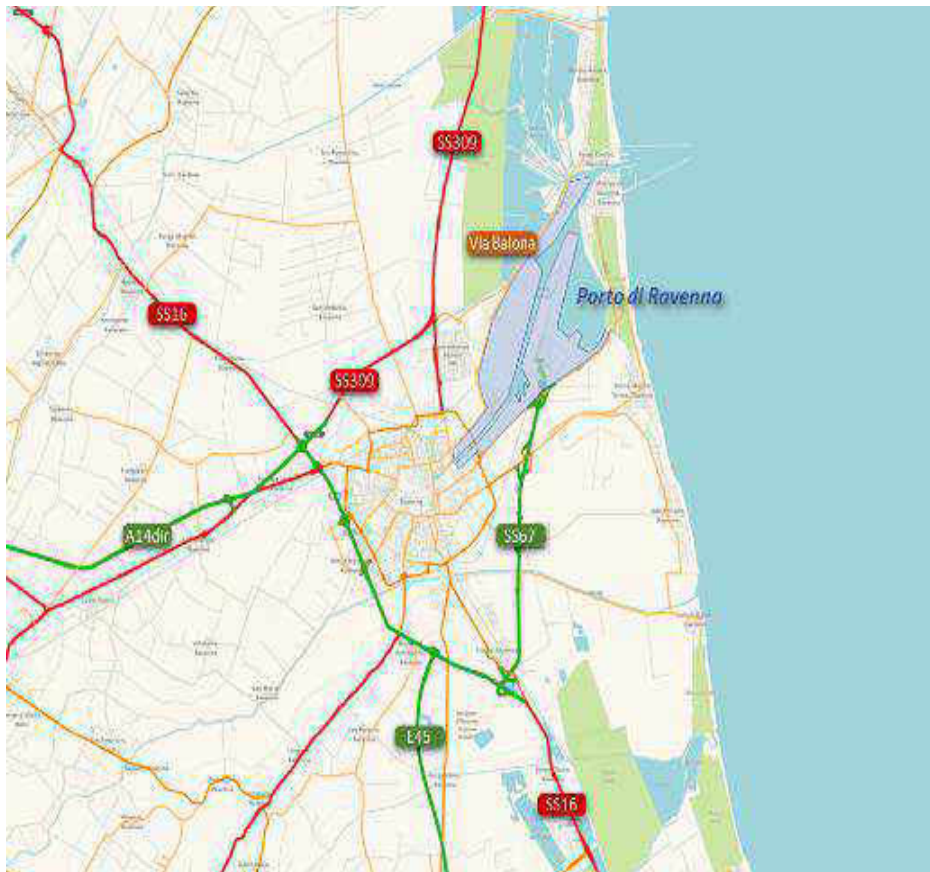


Figura 35 – Viabilità di collegamento al Porto di Ravenna. Fonte: AdSP

⁵⁷ Strada a carreggiate separate a due corsie per senso di marcia



Figura 36 – Interventi previsti per il potenziamento dell'accessibilità stradale - Fonte: AdSP

7.1.3 ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA E SERVIZI INTERMODALI

Le dorsali destra e sinistra Candiano sono collegate allo scalo merci di Ravenna, adiacente alla stazione ferroviaria, mediante due raccordi non elettrificati e da qui alla rete ferroviaria regionale e nazionale attraverso quattro linee, le cui caratteristiche infrastrutturali sono riportate nella Tabella 31.

Linea	Lunghezza (km)	Numero di binari	Trazione	Peso assiale	Sagoma limite	Modulo
Ravenna – Rimini	50	1	Elettrica	D4L	P/C 32	< 600 m
Ravenna – Ferrara (Lavezzola)	73	1	Elettrica	D4L	P/C 32	< 600 m
Ravenna – Granarolo (Faenza)	8	1	Elettrica	D4L	P/C 80 (P/C 32 nel tratto Russi – Ravenna)	< 600 m
Ravenna – Castel Bolognese	41	1	Elettrica	D4L	P/C 80 (P/C 32 nel tratto Russi – Ravenna)	< 600 m

Tabella 31 – Linee ferroviarie della rete nazionale a Ravenna - Fonte: PIR RFI

Gli interventi di potenziamento dell'accessibilità ferroviaria di ultimo miglio del Porto sono già stati illustrati nel dettaglio al paragrafo 5.4.2. Gli interventi, di seguito elencati, discendono una serie di Protocolli d'intesa e Accordi Operativi firmati dagli attori istituzionali di interesse⁵⁸ (AdSP,

⁵⁸ Protocollo d'Intesa per la realizzazione di interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto "core" di Ravenna (giugno 2015); Accordo Operativo per la

Regione Emilia-Romagna, Comune di Ravenna, Provincia di Ravenna e RFI)

I principali interventi riguardano:

1. soppressione del passaggio a livello di Canale Molinetto (linea Ferrara-Ravenna-Rimini);
2. prolungamento della dorsale ferroviaria di raccordo in destra Candiano in Penisola Trattaroli;
3. Potenziamento dello Scalo Candiano ed elettrificazione della dorsale
4. trasformazione del Fascio Base in Fascio Arrivi/ Partenze, centralizzazione, elettrificazione e attrezzaggio tecnologico della dorsale di collegamento.

Come già descritto nel paragrafo 5.4.2. grazie alla realizzazione di tali interventi, insieme in primis a quelli previsti sulla rete ferroviaria di collegamento tra il porto e le linee merci nazionali e regionali, verrà raggiunto uno scenario infrastrutturale e di mercato nel quale il trasporto ferroviario sarà altamente competitivo nei confronti di quello stradale, favorendo la diversione modale a discapito di quest'ultimo.

realizzazione di interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto di Ravenna (maggio 2017); Protocollo d'Intesa per lo sviluppo del nodo ferroviario di Ravenna e l'ottimizzazione del traffico merci (novembre 2017).

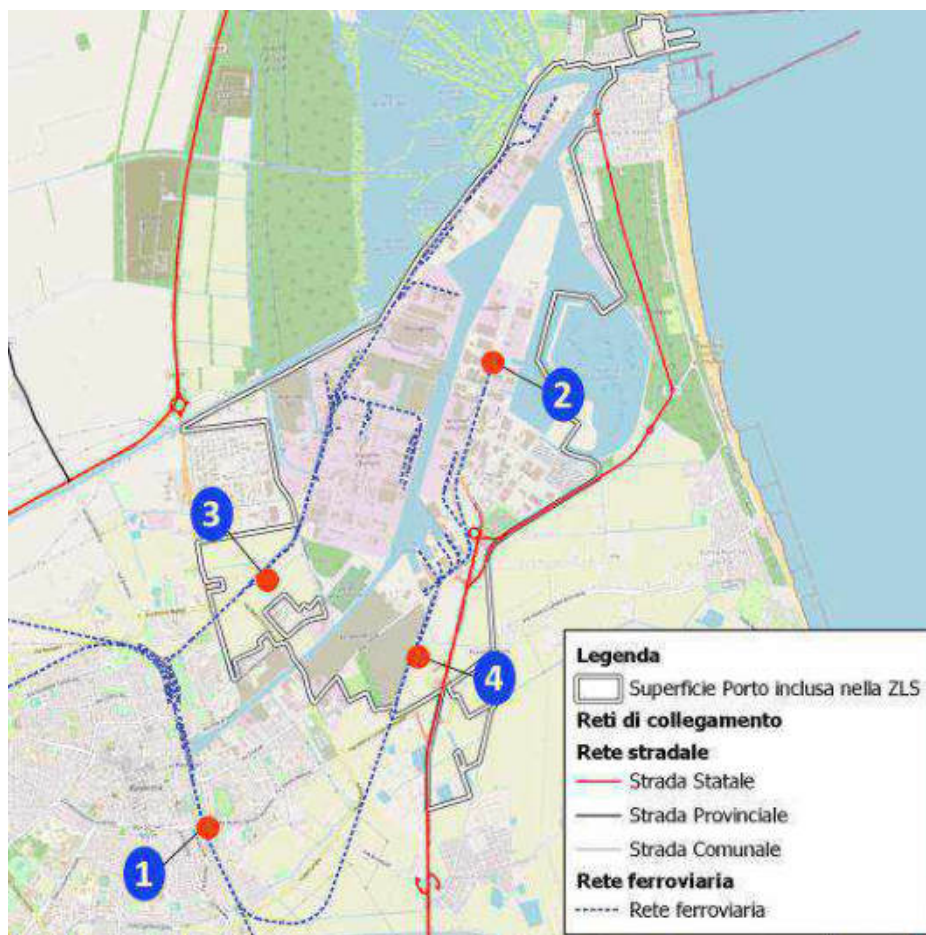


Figura 37 – Interventi di potenziamento accessibilità ferroviaria di ultimo miglio del Porto di Ravenna

In termini di movimentazioni ferroviarie il traffico merci generato dal Porto di Ravenna è stato, nel 2019, pari a 6.655 movimentazioni/anno come indicato in Tabella 32. Il mese di luglio è quello in cui si è registrato il più alto numero di movimentazioni mensili per il 2019 pari a 649; il minimo mensile pari a 374 treni movimentati è stato registrato invece nel mese di agosto. In Tabella 32 e in Tabella 33 si osservano le relazioni ferroviarie principali del porto di Ravenna ovvero quelle con la stazione di Reggio Emilia, utilizzata per il trasporto di materie prime per il distretto ceramico, e il terminal Piadena (Mantova) per i prodotti metallurgici. Dalle statistiche presentate risultano inoltre importanti relazioni con i terminal di Guastalla, Verona Porta Nuova, e Melzo scalo. Nella Figura 38 sono riportati, in ordine decrescente, gli impianti ferroviari per i quali nell'anno 2019 si è registrato un numero di movimentazioni ferroviarie con il porto di Ravenna superiore a 30 treni/anno, comprensivi di arrivi e partenze.

PERIODO	TRENI MERCI IN ARRIVO A RAVENNA	TRENI MERCI IN PARTENZA DA RAVENNA
	<i>N° treni</i>	<i>N° treni</i>
<i>gen-19</i>	240	249
<i>feb-19</i>	274	281
<i>mar-19</i>	301	314

<i>apr-19</i>	<i>282</i>	<i>287</i>
<i>mag-19</i>	<i>295</i>	<i>310</i>
<i>giu-19</i>	<i>276</i>	<i>289</i>
<i>lug-19</i>	<i>321</i>	<i>328</i>
<i>ago-19</i>	<i>178</i>	<i>196</i>
<i>set-19</i>	<i>282</i>	<i>295</i>
<i>ott-19</i>	<i>320</i>	<i>321</i>
<i>nov-19</i>	<i>275</i>	<i>290</i>
<i>dic-19</i>	<i>224</i>	<i>227</i>
TOT 2019	3.268	3.387

Tabella 32 – Treni in arrivo e in partenza dal porto di Ravenna - Fonte: RFI

Stazione	Origine treni in ARRIVO a Ravenna (%)	Destinazione treni ORIGINE da Ravenna (%)
Reggio Emilia	22,8	23,1
Piadena	23,3	22,2
Ferrara (Guastalla)	13,6	13,7
Verona P.V	4,9	4,5
Melzo scalo	3,8	3,6
Tarvisio	3,4	2,9
Acquanegra.	3,0	2,9
Torino Orb.	3,4	2,5
Verdello D	3,5	2,0
Parma	2,7	2,0
Villa Opicina	2,7	1,9
Cava Tigozzi	2,1	2,4
Cervignano	0,5	3,4
Sannazzaro	1,6	1,7
Mantova F.	1,7	1,5
Marcianise	1,3	1,7
Fossano	1,5	1,4
Chiasso	1,0	1,6
Lecco M.	0,7	1,1
Modane	0,1	1,2
Terni	0,7	0,4
Brindisi	0,5	0,5
Piacenza	0,0	0,0
Bologna San Donato	0,6	0,0
Torviscosa	0,0	0,4
PD Interporto	0,2	0,2
Alessandria	0,0	0,3
S.Giorgio di Nogaro	0,0	0,3
Milano sm	0,3	0,0

<i>Fossacesia</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>
<i>Bergamo</i>	<i>0,1</i>	<i>0,0</i>
<i>Castelguelfo</i>	<i>0,1</i>	<i>0,0</i>

Tabella 33 – Ripartizione percentuale delle origini e delle destinazioni dei treni in arrivo e in partenza dallo scalo merci di Ravenna (2019) - Fonte: RFI

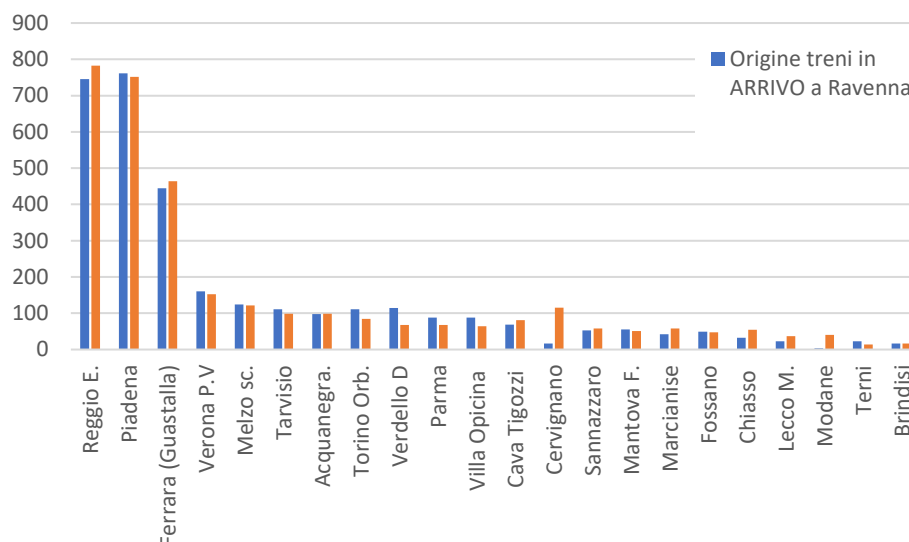


Figura 38 – Relazioni principali da/per porto di Ravenna (anno 2019) - Fonte: RFI

In conclusione, allo stato attuale se il porto di Ravenna ricopre oggi un posizionamento geografico e connessioni marittime di spiccata competitività verso Est, in particolare con il bacino del Mediterraneo, Intramed e mar Nero, in considerazione del potenziamento del nodo con la realizzazione del progetto Ravenna Hub e del nuovo Terminal container, nonché dell'istituzione della ZLS, non potrà che migliorare la propria appetibilità rafforzando le relazioni verso la catchment area di riferimento e nuovi mercati di interesse, favorendo l'incremento dei flussi attestati sul nodo e l'attrazione di nuovi potenziali operatori.

7.1.4 MOVIMENTAZIONI

Nel 2019 sono state trasportate via mare dall'AdSP Mar Adriatico Centro-Settentrionale 26,3 milioni di tonnellate di merci (6° porto d'Italia per traffico complessivo al 2019). Nel complesso, nel periodo compreso tra il 2014 e il 2019 il porto ha registrato una crescita costante escluso un lieve calo nell'ultimo anno (-1,6%). Nel 2020, come già evidenziato nel paragrafo 4.3, a causa degli effetti della pandemia di Covid-19 si è registrata una diminuzione del traffico totale movimentato tra il 2019 e il 2020 pari al -14,7%,

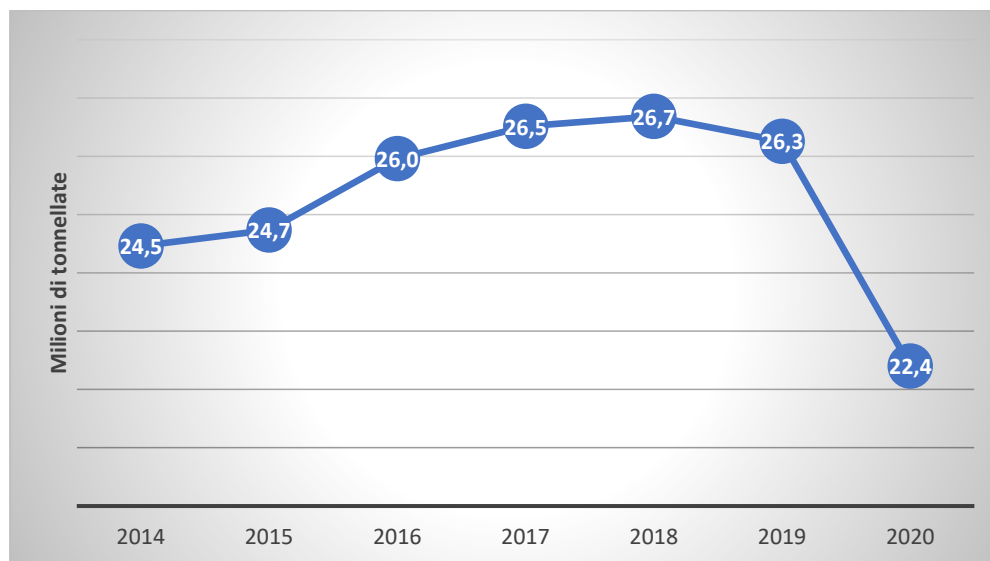


Figura 39 - Trend merci complessive movimentate dal porto di Ravenna 2014-2020 (milioni di tonnellate) - Fonte: SRM su AdSP Mar Adriatico Centro-Settentrionale

Come illustrato nella Figura 40 il settore merceologico che ha subito la maggior flessione percentuale tra il 2019 e il 2020 è quello relativo alla “merce varia” (-20%, da 6,4 a 5,1 milioni di tonnellate) seguito dal settore delle rinfuse solide (-16%, da 11,2 a 9,4 milioni di tonnellate).

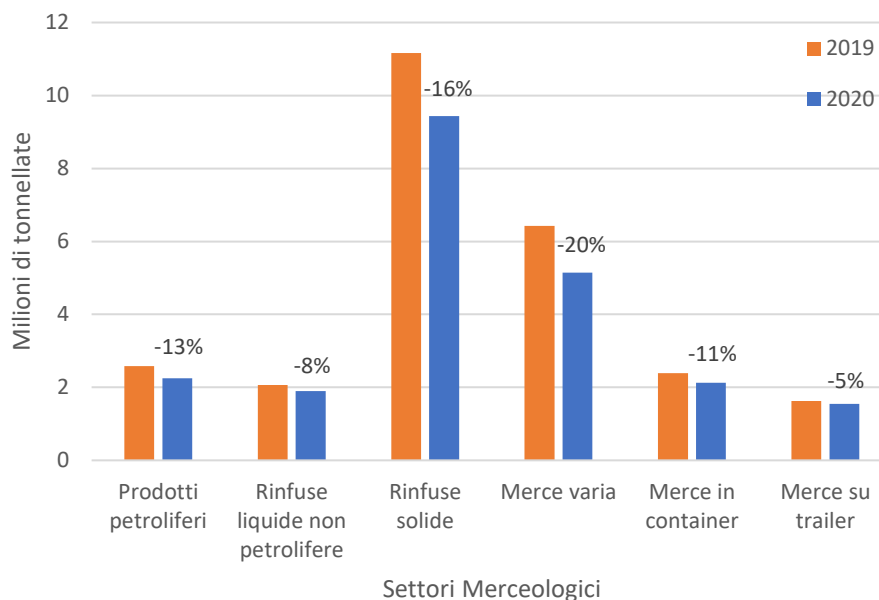


Figura 40 – Confronto merci complessive movimentate dal Porto di Ravenna tra il 2019 e il 2020 (milioni di tonnellate)

Nell'illustrazione di seguito riportata circa i dati delle movimentazioni del porto di Ravenna viene escluso il 2020, a causa della flessione delle movimentazioni dovute agli effetti della pandemia Covid-19. La Figura 41

mostra il trend dal 2014 al 2019 delle merci che hanno viaggiato su nave. Nel periodo considerato a fare da traino alla crescita del porto sono state le merci varie, le rinfuse solide e quelle liquide. In particolare, le merci varie sono aumentate del 13,4% tra il 2014 ed il 2019 registrando però un rallentamento nell'ultimo anno. Le rinfuse solide sono aumentate complessivamente del 10,4% nel periodo 2014-2019 con una frenata negli ultimi 2 anni. Per quanto riguarda tali tipologie di merci va detto che il loro andamento dipende dal trend complessivo del paese e dalla forza imprenditoriale dell'area che serve il porto. Soprattutto per i cereali, ad esempio, i volumi movimentati dipendono dall'andamento complessivo dei raccolti nazionale e europeo che approvvigionano le industrie nonché dalla capacità di stoccaggio del porto.

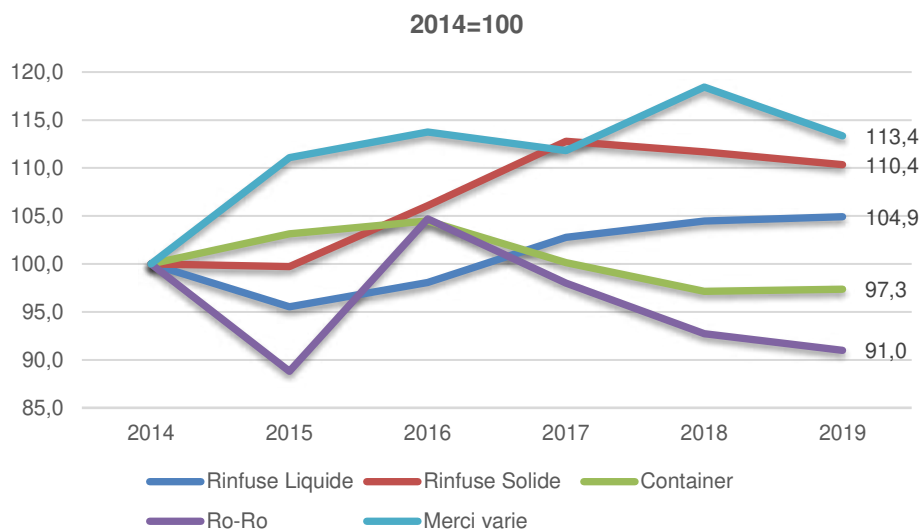


Figura 41 - Trend per tipologia di Merce AdSP Mar Adriatico Centro-Settentrionale (2014-2019) - Fonte: SRM su AdSP Mar Adriatico Centro-Settentrionale

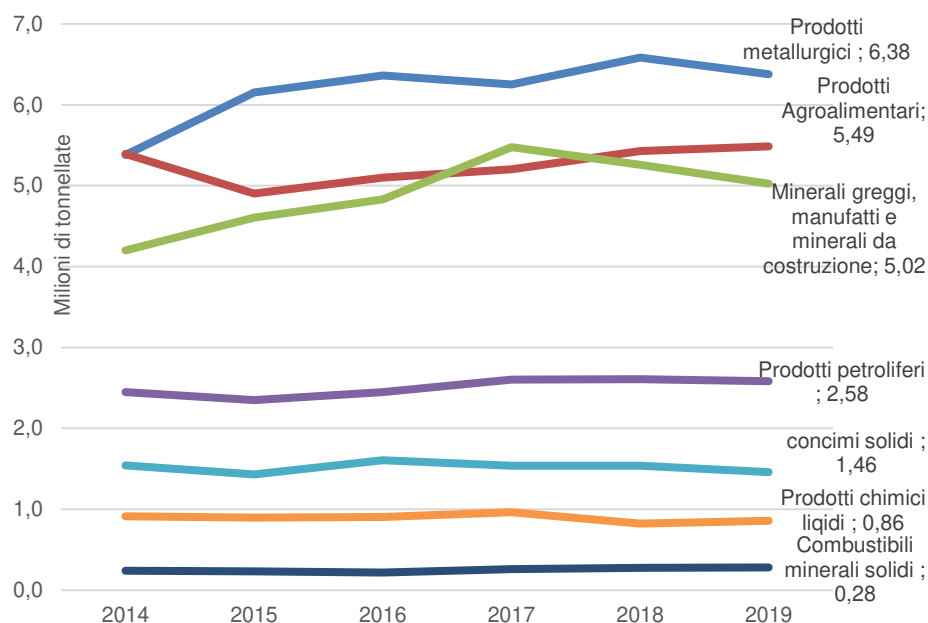


Figura 42 - Trend sottosettore merce movimentata (rinfuse solide e liquide) AdSP Mar Adriatico Centro-Settentrionale (2014-2019) - Fonte: SRM su AdSP Mar Adriatico Centro-Settentrionale - serie storiche

Nella Tabella 34 viene presentato un confronto tra le movimentazioni effettuate nel 2019 e nel 2018 suddivise in tre macrocategorie (rinfuse solide, liquide e merci in colli). Nel 2019 il totale dei volumi movimentati è stato pari a 26.256.248 tonnellate di merci, con una leggera flessione rispetto al 2018 (-1,6%). Si può inoltre osservare che le diminuzioni più importanti sono state registrate per la categoria “merci varie in colli” (-2,9%), mentre risultano sostanzialmente inalterate le movimentazioni di rinfuse liquide. Dalla Tabella è inoltre evidente la vocazione del Porto all'import: le merci importate rappresentano infatti l'85% della totalità di quelle movimentate.

	2018			2019			Diff.	
	In	Out	Totale	In	Out	Totale	Totale	%
Rinf. Liq.	4.247.379	376.615	4.623.994	4.316.819	326.543	4.643.362	19.368	0,4%
Rinf. Sol.	10.654.10	647.09	11.301.20	10.535.033	632.693	11.167.726	-133.477	-1,2%
Merchi varie	7.921.535	2.837.609	10.759.144	7.561.029	2.884.131	10.445.160	-313.984	-2,9%
Tot.	22.823.021	3.861.320	26.684.341	22.412.881	3.843.367	26.256.248	-428.093	-1,6%
%	85%	15%	100%	85%	15%	100%	--	--

Tabella 34 – Merci movimentate dal Porto di Ravenna. Confronto anni 2018-2019 - Fonte: AdSP Mar Adriatico Centro Settentrionale

Scendendo maggiormente nel dettaglio degli ultimi dati disponibili e come riportato in Figura 43 e nella

anche nel 2019 il porto di Ravenna si è confermato nodo logistico di riferimento per l'alimentazione di alcuni dei principali settori di specializzazione della regione quali meccanica, agroalimentare, chimico e materie plastiche e ceramica.

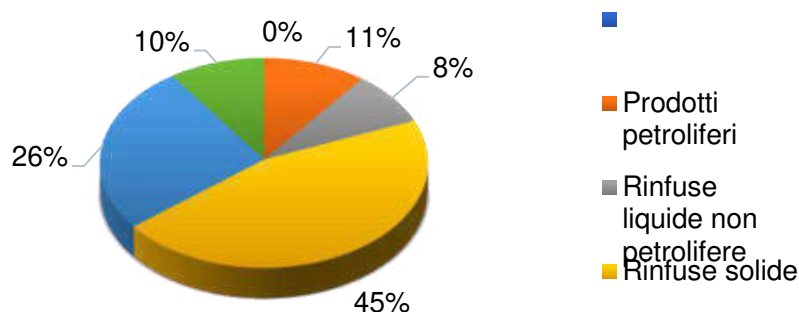


Figura 43 – Totale merci movimentate nel Porto di Ravenna (anno 2019) - Fonte: AdSP Mar Adriatico Centro Settentrionale

Merceologie	Sbarchi	Imbarchi	Totale	% su totale
Prodotti petroliferi (Totale)	2.404.241	178.107	2.582.348	9,8%
Petrolio greggio	171.597	0	171.597	0,7%
Prodotti petroliferi raffinati	1.821.362	172.807	1.994.169	7,6%
Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	411.282	5.300	416.582	1,6%
Rinfuse liquide non petrolifere (Totale)	1.912.578	148.436	2.061.014	7,8%
Prodotti chimici	733.385	125.096	858.481	3,3%
Altre rinfuse liquide	1.179.193	23.340	1.202.533	4,6%
Totale rinfuse solide (Totale)	10.535.033	632.693	11.167.726	42,5%
Cereali	1.893.207	4.340	1.897.547	7,2%
Derrata alimentari/mangimi/oleaginosi	2.161.149	117.284	2.278.433	8,7%
Carboni fossili e ligniti	281.488	0	281.488	1,1%
Minerali/cementi/calci	4.849.740	157.444	5.007.184	19,1%
Prodotti metallurgici	114.361	0	114.361	0,4%
Prodotti chimici	60.842	0	60.842	0,2%
Altre rinfuse solide	1.174.246	353.625	1.527.871	5,8%

Merci varie in contenitori (Totale)	1.153.303	1.234.965	2.388.268	9,1%
Ro-Ro (esclusi contenitori) (Totale)	553.009	1.077.728	1.630.737	6,2%
Altre merci varie (Totale)	5.854.717	571.438	26.426.155	24,5%
Totale complessivo	22.412.881	3.843.367	26.256.248	100%

Tabella 35 - Merci movimentate dal Porto di Ravenna (tonnellate – anno 2019) -
Fonte: AdSP Mar Adriatico Centro Settentrionale

Degli oltre 26,3 milioni di tonnellate movimentate, circa l'85% è rappresentato da flussi in ingresso, di cui le rinfuse solide (derrate alimentari, prodotti agricoli, minerali greggi/materiali da costruzione e prodotti metallurgici) ne costituiscono la parte rilevante.

Tra le principali merceologie movimentate nel porto di Ravenna rientrano le rinfuse solide (11.167.726 ton), i prodotti petroliferi (2.582.348 ton, 10%), la merce in container (2.388.268 ton, 9%), le rinfuse liquide non petrolifere (2.061.014 ton, 8%), merce su trailer (1.630.737 ton) e merce varia (6.426.155 ton). Le principali merceologie comprese tra le rinfuse solide comprendono cereali, derrate alimentari/mangimi/oleaginosi, carboni fossili e ligniti, minerali/cementi/calci, prodotti metallurgici e prodotti chimici.

7.1.5 RELAZIONI CON LA MANIFATTURA REGIONALE

Di seguito vengono approfondite le importazioni e le esportazioni "overseas" che transitano per il porto di Ravenna in ingresso o in uscita dal territorio regionale.

7.1.5.1 IMPORTAZIONI

Delle oltre 26 milioni di tonnellate transitate dal porto di Ravenna nel corso del 2019 di cui l'85% in import, circa **9 milioni di tonnellate di merce importate dall'estero è destinata ad imprese localizzate in Emilia-Romagna** (Tabella 36 - Flussi in import nel porto di Ravenna per provincia di destinazione e tipologia di merce (1000 tonn., anno 2019) - Fonte: Elaborazioni di Fondazione ITL su dati di Agenzia delle Dogane

). Esse rappresentano lo 0,3 per mille del totale dei flussi di merce in import della regione (espressi in quantità ammontano complessivamente a 26.132 milioni di tonnellate), mentre in valore ammontano a circa **2,7 miliardi di euro (Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.)**.

Considerando le **tipologie di merce**, sono quattro quelle principali che costituiscono il 97% del totale delle quantità sbarcate a Ravenna, ovvero minerali e il materiale d'estrazione, prodotti agroalimentari, prodotti della meccanica e prodotti chimici e le materie plastiche.

In termini di **quantità**, al primo posto si collocano i minerali e il materiale d'estrazione, che rappresentano il 42% (pari a 3,8 milioni di tonnellate)

del totale sbarcato a Ravenna e destinato al territorio regionale, raccolti nella voce "Altro". La maggior quantità è destinata alla provincia di Modena (3 milioni di tonnellate). Seguono i prodotti agroalimentari (37% del totale sbarcato a Ravenna, pari quasi a 3,4 milioni di tonnellate). Sono consegnati in tutte le province dell'Emilia-Romagna, poco meno del 10% del totale è destinato a Bologna. I prodotti della meccanica sono i terzi per quantità sbarcata, poco più di 1 milione di tonnellate. Il 42% di questi articoli (447mila tonnellate) è consegnato in provincia di Reggio Emilia. Per tutte le altre province (ad eccezione di Ravenna) sono rilevati flussi più o meno consistenti. Seguono poi i prodotti chimici e le materie plastiche, che rappresentano il 7% delle quantità di merce sbarcata a Ravenna (pari a 755mila tonnellate). Dai dati si nota, come per la meccanica, che tutte le province dell'Emilia-Romagna si servono del porto di Ravenna per importare prodotti chimici e le materie plastiche.

In termini di **valore monetario**, i prodotti agroalimentari sono quelli maggiormente rilevanti con un valore complessivo pari a 1,2 miliardi di euro (il 46% dei flussi totali espressi in valore).

In termini di **provincia di destinazione** i dati mostrano sia in termini di quantità che di valore, una netta prevalenza della connessione tra il nodo porto e i contesti industriali dei settori dell'industria agroalimentare e ceramica con relazioni da e verso i contesti dell'Emilia centrale (Modena, Bologna e Reggio Emilia). Una quota importante di materie prime si attesta sul bacino ravennate in virtù dello stoccaggio di importanti volumi nell'area portuale e retroportuale e solo successivamente trasferiti verso le zone di produzione.

	BO	FE	FC	MO	PR	PC	RA	RE	RN	Tot.
Agro alimentare	284	2	8	13	98	0	2.916	55	3	3.379
Tessile-Abbigliamento	0	0	5	0	0	0	1	0	0	6
Legno-Mobili	10	0	1	0	0	0	43	0	0	54
Ceramica	0	0	0	15	0	0	1	6	0	22
Chimica- Mat. plastiche	52	3	36	6	3	1	536	117	1	755
Farmaceutica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Biomedicale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Meccanica	25	6	12	7	95	1	452	447	7	1.052
Altro	5	0	5	3.181	8	0	551	47	37	3.834
Totale "Manifattura"	376	11	67	3.222	204	2	4.500	672	48	9.102

Tabella 36 - Flussi in import nel porto di Ravenna per provincia di destinazione e tipologia di merce (1000 tonn., anno 2019) - Fonte: Elaborazioni di Fondazione ITL su dati di Agenzia delle Dogane

	BO	FE	FC	MO	PR	PC	RA	RE	RN	Totale
--	----	----	----	----	----	----	----	----	----	--------

Agro alimentare	69	1	12	3	32	0	1.087	36	8	1.248
Tessile-Abbigliamento	2	0	44	0	0	0	2	0	2	50
Legno- Mobili	6	1	3	0	0	0	14	0	1	25
Ceramica	0	0	0	4	0	0	1	1	0	6
Chimica-Mat. plastiche	49	5	52	9	5	1	236	33	1	391
Farmaceutica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Biomedicale	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2
Meccanica	35	10	47	12	85	2	283	256	37	767
Altro	2	0	11	142	3	0	79	3	3	243
Totale "Manifattura"	163	17	169	170	126	3	1.703	329	52	2.732

Tabella 37 - Flussi in import nel porto di Ravenna per provincia di destinazione e tipologia di merce (milioni di euro, anno 2019) - Fonte: Elaborazioni di Fondazione ITL su dati di Agenzia delle Dogane

7.1.5.2 ESPORTAZIONI

In termini di export, nel porto di Ravenna nel 2019 sono transitate circa **800 milioni di tonnellate di merce esportate da imprese localizzate in Emilia-Romagna** che ammontano, in valore, a poco meno di **1,2 miliardi di euro** e rappresentano lo 0,05 per mille del totale dei flussi di merce in export della regione. Se il collegamento e la strategicità del nodo rispetto allo sviluppo industriale dei principali settori di specializzazione del territorio regionale sono indubbi, nondimeno, si evidenziano relazioni in export originate in maniera più o meno consistente da tutti i territori provinciali della regione in cui insistono contesti produttivi altamente specializzati, con un'intensificazione delle relazioni sulle province più prossime al porto di Ravenna

In termini di **quantità** e considerando sia le **tipologie di merce che le province di provenienza**, come si nota dalla **Errore. L'origine r** **iferimento non è stata trovata.**, al primo posto si collocano i "prodotti agroalimentari" che rappresentano il 27% (pari a 213mila tonnellate) del totale imbarcato a Ravenna e destinato ai mercati esteri. La maggior quantità proviene dalla provincia di Rimini (89mila tonnellate). Al secondo posto ci sono i prodotti della "meccanica" con 190mila tonnellate in export, pari al 24% del totale imbarcato a Ravenna. Come per l'agroalimentare, anche questi provengono da tutte le province emiliano-romagnole, soprattutto da Bologna, Ferrara e Forlì-Cesena. Al terzo posto si sono i prodotti della "ceramica", con 169mila tonnellate (il 22% del totale esportato) provenienti in particolare da Modena (102mila tonnellate), Reggio Emilia e Bologna con 27mila tonnellate ciascuna. Seguono i "prodotti chimici e materie plastiche" con 123mila tonnellate (pari al 16% del totale dei flussi in export), provenienti (oltre a Ravenna) dalle province di Bologna (15mila tonnellate) e Forlì-Cesena (10mila tonnellate).

In termini di **valore monetario** (Tabella 39) si nota che le quattro tipologie di prodotti sopra descritte e che ammontano a 695mila tonnellate, pari al 90% del totale dei flussi in export del porto, corrispondono ad un valore di poco superiore a 1,1 miliardi di euro. Si nota inoltre che i prodotti della meccanica sono i primi con un valore complessivo pari a 695 milioni di euro (il 57% dei flussi totali in export espressi in valore). I prodotti chimici e le materie plastiche, nonostante siano quarti in termini di quantità, salgono al secondo posto per valore (166 milioni di euro). Seguono a breve distanza i prodotti agroalimentari con un valore complessivo pari a 145 milioni di euro (il 12% dei flussi totali espressi in valore).

	BO	FE	FC	MO	PR	PC	RA	RE	RN	Totale
Agroalimentare	12	5	16	23	6	0	61	1	89	213
Tessile e Abbigliamento	0	0	3	0	0	0	1	0	0	4
Legno e Mobili	9	5	1	0	0	0	1	0	0	16
Ceramica	27	1	1	102	0	0	8	27	3	169
Chimica e Mat. plastiche	15	4	10	7	0	0	83	4	0	123
Farmaceutica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Biomedicale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Meccanica	14	10	10	5	2	1	145	2	1	190
Altro	0	12	2	7	2	0	37	1	0	61
Totale "Manifattura"	77	37	43	144	10	1	336	35	93	776

Tabella 38 - Flussi in export dal porto di Ravenna per provincia di provenienza e tipologia di merce (tonnellate, anno 2019) - Fonte: Elaborazioni di Fondazione ITL su dati di Agenzia delle Dogane

	BO	FE	FC	MO	PR	PC	RA	RE	RN	Total e
Agroalimentare	16	3	26	8	6	0	64	2	20	145
Tessile e Abbigliamento	1	0	5	0	0	0	4	1	5	16
Legno e Mobili	5	2	11	2	0	0	4	0	1	25
Ceramica	17	1	0	67	0	0	5	17	2	109
Chimica e Mat. plastiche	22	6	18	9	1	0	103	4	3	166
Farmaceutica	1	0	1	0	0	0	1	0	0	3
Biomedicale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Meccanica	84	29	40	30	13	1	471	13	14	695
Altro	1	5	15	8	1	0	19	2	0	51
Totale "Manifattura"	147	46	116	124	21	1	671	39	45	1.210

Tabella 39 - Flussi in export nel porto di Ravenna per provincia di destinazione e tipologia di merce (1000 milioni di euro, anno 2019) - Fonte: Elaborazioni di Fondazione ITL su dati di Agenzia delle Dogane

7.1.6 IMPRESE INSEDIATE E SPECIALIZZAZIONE SETTORIALI

Il numero totale di occupati diretti e di imprese insediate è superiore rispettivamente a 9.300 e 210 unità. Prendendo in considerazione anche l'indotto, il numero totale di occupati supera le 16.000 unità. All'interno del nodo sono presenti 29 imprese portuali e terminalisti di cui: 18 operatori su banchine in concessione, 4 operatori su banchine pubbliche, 5 depositi costieri e 2 operatori su aree in gestione dell'Autorità di Sistema Portuale. Il numero di addetti operativi in queste imprese è di circa 2.600. Le altre imprese insediate nel nodo fanno riferimento a servizi portuali (art. 17 della legge 84/94), servizio tecnico nautici, agenzie marittime e case di spedizione e ad altri tipi di servizi in cui rientrano i servizi antincendio, pulizia acque, armatori, fornitori navali, riparazione e vendita container, brokeraggio e consulenza, vigilanza, appalti pubblici, cantieristica e off-shore, circoli velici, chimica ed enti pubblici.

7.1.7 LE AREE RETROPORTUALI PER LO SVILUPPO LOGISTICO

Tra le opere previste dal progetto HUB già richiamato al paragrafo 0 rivestono una grande importanza, ai fini dello sviluppo dell'attività logistiche del porto, la realizzazione di nuove piattaforme logistiche urbanizzate ed attrezzate nelle aree retroportuali. Complessivamente le aree ricopriranno una superficie di circa 150 ettari e per la loro realizzazione verrà utilizzato del materiale di risulta, opportunamente trattato, proveniente dagli interventi di dragaggio dei fondali. La realizzazione delle aree logistiche inizierà nella fase I del progetto HUB per poi vedere la conclusione nella seconda fase. Le aree identificate sono di natura pubblica (Logistica 2 e Logistica S3, rappresentate in verde nella) e privata (Logistica 1, in arancione).

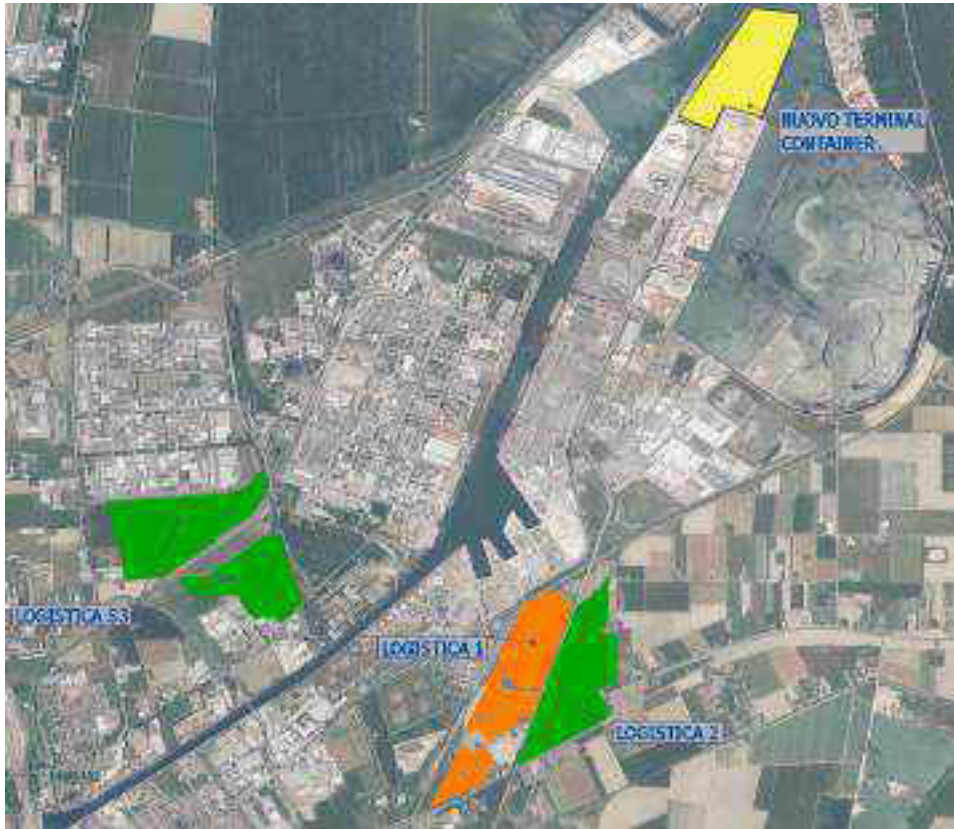


Figura 44 – Aree logistiche progetto HUB - Fonte: AdSP

7.1.8 SOSTENIBILITÀ E INNOVAZIONE

Al fini dell'istituzione della Zona Logistica Semplificata, vengono considerati due ulteriori driver fondamentali per l'efficienza della realtà portuale, la capacità di essere un **Green Port**, vale a dire uno scalo in grado di essere **sostenibile** e cioè di lavorare nell'ottica di effettuare e stimolare investimenti orientati al rispetto dell'ambiente, del mare e dell'energia pulita, e la capacità di generare **innovazione**, intendendosi sia organizzativa, sia volta a favorire la nascita di imprese innovative e *start up* connesse alle attività marittimo-portuali.

In sinergia con la tendenza seguita da molti sistemi portuali che negli ultimi anni hanno avviato una operazione di marketing territoriale sul tema degli ecoporti, che ha avuto interessanti risultati anche in termini di crescita economica, anche il porto di Ravenna ha intrapreso, da diversi anni, diverse progettualità ed iniziative legate alla sostenibilità e all'innovazione, di cui di seguito si riportano le principali.

Green Port

La Regione Emilia-Romagna ha investito nella creazione della cultura della sostenibilità per la promozione di uno sviluppo sostenibile del porto di Ravenna. Tale investimento è rappresentato dal progetto di ricerca e trasferimento tecnologico "Ravenna Green Port", co-finanziato dalla Regione Emilia-Romagna e dal Ministero per lo Sviluppo Economico con l'obiettivo di sviluppare un centro di riferimento dedicato alla

progettazione, implementazione, coordinamento e monitoraggio di attività in ambito mobilità sostenibile, edifici green, riqualificazione di infrastrutture esistenti e produzione di energia da fonti rinnovabili in area portuale; realizzare interventi pilota per il miglioramento integrato dell'efficienza energetica dell'area portuale, in collaborazione con la pubblica amministrazione, le aziende e le istituzioni operanti nel porto; definire una roadmap per lo sviluppo del porto di Ravenna e per altri porti con caratteristiche geografiche ed industriali simili, nonché azioni di comunicazione e networking a livello locale, regionale ed europeo.

Nuovo terminal GNL⁵⁹

Rientra tra le iniziative di promozione della sostenibilità portuale anche la capacità di offrire combustibili "puliti". In questo frangente la società La Petrolifera Italo Rumena S.p.A. ha predisposto un progetto per la realizzazione di un deposito per la ricezione e lo stoccaggio di Gas Naturale Liquefatto (GNL) da realizzarsi all'interno dell'area industriale del porto di Ravenna, con lo scopo di servire il mercato di GNL attualmente in forte espansione. Il deposito verrà edificato in un'area di circa 23.000 mq sita nel porto di Ravenna in via Baiona.

Port Community System (PCS)

Rientra tra le iniziative legate all'innovazione promosse dall'AdSP di Ravenna anche il PCS, una piattaforma elettronica unificata, neutrale ed aperta, che consente lo scambio intelligente e sicuro di informazioni tra operatori pubblici e privati (Spedizionieri, Agenti Marittimi, Terminal e Autotrasporto) che operano nel porto. Il suo scopo è quello di ottimizzare, gestire e automatizzare i processi portuali e logistici in particolare lo scambio telematico di dati e documenti a garanzia di interoperabilità, trasparenza e sicurezza. La componente telematica costituisce lo strumento, in continuo aggiornamento, per la totale dematerializzazione delle comunicazioni della comunità del nodo logistico portuale di Ravenna. Il POT 2021-2023 definisce alcuni interventi finalizzati alla relativa connessione del PCS con i nodi logistici dell'entroterra e con i corridoi intermodali e al dialogo con le piattaforme telematiche nazionali. In merito a quest'ultimo punto è previsto l'affidamento del servizio di gestione del PCS al gestore della PLN (Piattaforma Logistica Nazionale) che, tra le altre cose, permetterà di poter realizzare su scala nazionale le connessioni completa e gli interscambi di dati fra i diversi sistemi della logistica: PLN, PIC (Piattaforma Integrata Circolazione) delle Ferrovie dello Stato, PIL (Piattaforma Integrata della Logistica), PMIS (Port Management Information System) delle Capitanerie di porto.

Banda larga

Tra le iniziative di promozione dell'innovazione portuale rientra l'accesso alle reti ed ai servizi di telecomunicazioni. Al fine del rafforzamento della competitività del porto, a maggio 2020 l'Autorità Portuale di Ravenna ha firmato la convenzione per completare la connessione in fibra ottica (Banda Ultra Larga) nell'ambito portuale di Ravenna. La dotazione di tale infrastruttura digitale costituisce un grande vantaggio per le imprese e i

⁵⁹ Fonte: Piano Operativo Triennale 2021-2023 - AdSP Mare Adriatico Centro Settentrionale.

terminal cui viene messa a disposizione una nuova possibilità informatica e digitale oltre che una maggiore efficienza nei collegamenti tra l'AdSP, le altre pubbliche amministrazioni e tutti gli stakeholder portuali.

7.1.9 LE AREE ESCLUSE DALLA ZLS PER ESIGENZE DI SICUREZZA PORTUALE

In riferimento alle segnalazioni della Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, concernenti i dettami dell'art. 6 lettera m) del DPCM 25 gennaio 2018 n. 12 "Regolamento recante istituzione di Zone Economiche Speciali" e relative all'individuazione delle aree escluse dalla ZLS – Zona Logistica Semplificata per motivi di sicurezza portuale e di navigazione, si rappresenta che la medesima AdSP, non ha segnalato aree da escludere per le ragioni normativamente richiamate, considerando le stesse al di fuori del perimetro di interesse della ZLS.

7.2 NODI INTERMODALI E AREE LOGISTICHE

Rientrano quindi nella ZLS dell'Emilia-Romagna i nodi intermodali presentati nella Tabella 40.

Comune	Nodo Intermodale	Superficie (ha)
Ravenna (RA)	Porto di Ravenna	1.689
Lugo/Cotignola (RA)	Centro Intermodale Lugo	26
Forlì/Forlimpopoli (FC)	Scalo merci Villa Selva	17
Bondeno (FE)	Scalo merci Bondeno	13
Bentivoglio/S. Giorgio di Piano (BO)	Interporto di Bologna	521
Modena (MO)	Scalo merci Marzaglia	77
Rubiera (RE)	Scalo merci di Rubiera	8
Casalgrande (RE)	Scalo di Dinazzano	27
Guastalla (RE)	San Giacomo Guastalla	1
Fontevivo (PR)	Interporto di Parma	257
Piacenza (PC)	Hub ferroviario di Piacenza	112
Totale nodi intermodali e aree logistiche		2.748

Tabella 40 - Nodi intermodali della ZLS Emilia-Romagna

Di seguito viene riportato una scheda di dettaglio per ognuno dei nodi intermodali selezionati per la ZLS regionale contenente, oltre ad un inquadramento generale in cui è sottolineata la strategicità del nodo rispetto all'impianto complessivo della ZLS e ai principali corridoi di trasporto nazionali ed europei, una descrizione dell'infrastruttura e della sua accessibilità rispetto alle reti di trasporto locali, dei collegamenti ferroviari da essa offerti e delle proprie specializzazioni settoriali.

Per il calcolo delle distanze stradali tra il Porto e gli altri nodi intermodali inclusi nella ZLS è stata considerata, come punto di riferimento dello stesso, l'intersezione tra Via Classicana e Via Trieste, lungo la dorsale destra Candiano. Le distanze sono state estrapolate dal travel planner di Google Maps. Per le distanze ferroviarie si è preso come riferimento lo scalo merci della stazione di Ravenna a cui sono raccordati gli scali lungo la dorsale destra e sinistra Candiano, situati ad una distanza rispettivamente di circa 10 km e 5 km. Le distanze ferroviarie sono state estrapolate dai prospetti informativi della rete di RFI e FER.

7.2.1 CENTRO INTERMODALE LUGO



Figura 45 – Centro Intermodale Lugo

INQUADRAMENTO GENERALE

Il centro intermodale di Lugo è un nodo intermodale a gestione privata (Lugo terminal S.p.A.) situato nel comune di Lugo (Ravenna), lungo la linea ferroviaria Lavezzola-Faenza, a 1 km dall'innesto sulla linea Castelbolognese-Ravenna, compresa nelle reti Core stradali e ferroviarie dei corridoi Adriatico-Baltico e Mediterraneo. Il nodo è collocato in una posizione strategica della struttura della ZLS Emilia-Romagna, sia per la vicinanza al Porto di Ravenna che a diverse aree produttive candidate alla ZLS regionale. La superficie del nodo candidata è pari a 26 ettari, di cui una parte risulta edificata (15 ha) e due porzioni (la cui estensione totale è 11 ha) libere. La porzione libera localizzata a sud del nodo esistente ricade all'interno del comune di Cotignola.

Il nodo è inquadrato dalla pianificazione vigente⁶⁰ come “Polo Funzionale”, ovvero parte del territorio ad elevata specializzazione funzionale, caratterizzata da una forte attrattività di un numero elevato di persone e di merci e da un bacino di utenza di carattere sovracomunale.

⁶⁰ Piano strutturale comunale associato dell'Unione dei Comuni della Bassa Romagna (Lugo), approvato con delibera di Consiglio Comunale n.31 del 02/04/2009 e ss.mm.ii. e Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato con delibera del Consiglio Provinciale n.9 del 28/02/2006 e ss.mm.ii.

In virtù di tale classificazione, l'attuazione dello sviluppo e dell'espansione del nodo è subordinata alla sottoscrizione di un accordo territoriale fra la Provincia e i due Comuni interessati (Lugo e Cotignola).

ZLS – Nodo intermodale	Superficie Totale candidata	Superficie attuale	Estensione futura
<i>Centro Intermodale Lugo</i>	<i>26 ha</i>	<i>15 ha</i>	<i>11 ha</i>

Tabella 41 – Superficie nodo

DESCRIZIONE INFRASTRUTTURA

Il nodo è dotato di uno scalo ferroviario con terminal intermodale privato, ma con destinazione ad uso pubblico. Lugo Terminal S.p.A. unico terminalista insediato, coordina e svolge tutte le attività interne al nodo, dalla gestione strategica al magazzino e logistica, alle manovre e manutenzione del materiale rotabile. Esternalizza una quota pari circa al 10% del totale delle attività, per il carico e scarico delle traversine ferroviarie.

Si rileva una diversificazione del business dell'operatore che nell'ultimo triennio ha progressivamente incrementato il traffico dei rifiuti e merci pericolose.

Il network dei collegamenti offerti dal nodo comprende importanti nodi logistici nazionali ed europei, quali Giovinazzo (Bari), gestito da Lugo Terminal, Villach (Austria), Lubecca e Lipsia (Germania) e Chiasso (Svizzera).

Nodo	Comune	Rete TEN-T	Rete SNIT
<i>Centro Intermodale Lugo</i>	<i>Lugo (RA)</i>	<i>--</i>	<i>Rete ferroviaria di II livello</i>

Tabella 42 – Inquadramento del nodo all'interno delle reti di trasporti nazionali ed europee

DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE E ACCESSIBILITÀ

Il Centro Intermodale di Lugo è dotato di magazzini coperti (raccordati) e scoperti per una superficie rispettivamente pari a 60.000 mq e 22.000 mq. La struttura ferroviaria interna al terminal è composta da 8 binari totali, di cui 5 operativi e 3 di stoccaggio treni, la cui lunghezza varia da 700 a 1.000 metri. Il Centro Intermodale è localizzato in prossimità dell'uscita Lugo-Cotignola della A14dir ed è localizzata ad una distanza di circa 35 km dal Porto di Ravenna. La distanza ferroviaria dal Porto è di circa 30 km.

Nodo intermodale	Comune	Accessibilità da rete autostradale / primaria nazionale				Accessibilità stradale da Porto
		Infr.	Uscita	Dist.	Accesso	Distanza
Centro Intermodale Lugo	Lugo (RA)	A14 dir	Lugo-Cotignola	<5 km	Indiretto	35km (via A14dir)

Tabella 43 – Accessibilità stradale del nodo

Nodo	Comune	Linea commerciale	Distanza ferroviaria da Ravenna stazione
Centro Intermodale Lugo	Lugo (RA)	Granarolo-Lugo (linea RFI)	30 km

Tabella 44 – Accessibilità ferroviaria del nodo

Nodo intermodale	Area complessiva attuale consolidata	Superficie totale magazzini	N. binari	Lunghezza binari (media)
Centro Intermodale Lugo	15 ha	60.000 m ² coperti (raccordati) + 22.000 m ² scoperti	8	Da 700 m a 1.000m

Tabella 45 – Dotazioni infrastrutturali presenti nel nodo

IMPRESE INSEDIATE E SPECIALIZZAZIONE SETTORIALI

Tra i principali servizi offerti in loco dall'operatore Lugo Terminal Spa comprendono, oltre ai servizi di trasporto ferroviario delle merci, servizi di terminalizzazione camionistica (primo/ultimo miglio); manovre secondarie in autoproduzione; handling, stoccaggio, marcatura, tenuta del magazzino e consegna al cliente finale, magazzino conto terzi, servizio a domicilio, svuotamento/riempimento container, custodia notturna, tracciamento, deposito, confezionamento, stoccaggio, svuotamento/riempimento container; noleggio container; predisposizione della documentazione doganale; aree doganali allo stato estero; progettazione e fornitura di imballaggi industriali quali casse e pallet. Le unità di merce trattate sono tipo bulk e pallettizzato (anche merci pericolose), rinfuse e big bags.

Il personale operante all'interno del nodo conta 34 addetti diretti tra magazzinieri, carrellisti, manovratori ed autisti e 14 indiretti tra impiegati commerciali e tecnici.

7.2.2 SCALO MERCI VILLA SELVA



Figura 46 – Scalo merci Villa Selva

INQUADRAMENTO GENERALE

Lo scalo merci Villa Selva è un importante terminal ferroviario localizzato nella provincia di Forlì-Cesena, a cavallo dei territori dei comuni di Forlì e Forlimpopoli. Lo scalo è collocato lungo la linea ferroviaria Bologna-Ancona, ovvero su uno dei principali corridoi viari della Regione (Corridoio Adriatico, quale l'asse portante della piattaforma logistica regionale. Il network ferroviario ad oggi servito e la prossimità all'area produttiva "Villa Selva" fanno dello scalo un importante nodo della rete logistica a servizio della ZLS regionale che può fungere da sistema logistico produttivo attrattore di nuovi investimenti.

L'area dello scalo merci di Villa Selva candidata alla ZLS dell'Emilia-Romagna è pari a 17 ha. L'attuale scalo sorge in un'area di 14 ettari, a cui si aggiungono 3 ha di espansione previsti PSC vigente (approvato con delibera di Consiglio Comunale n.179 del 01/12/2008 e ss.mm.ii).

ZLS	Superficie Totale candidata	Superficie attuale	Estensione futura
<i>Villa Selva</i>	<i>17 ha</i>	<i>14 ha</i>	<i>3 ha</i>

Tabella 46 – Estensione superficie

INQUADRAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA ALL'INTERNO DELLA RETE EUROPEA TEN-T E NAZIONALE SNIT

La struttura sorge lungo la linea ferroviaria Bologna – Ancona, ricompresa nel corridoio 5 della rete TEN-T “Helsinki – La Valletta” ed è ricompresa all'interno della rete ferroviaria di I livello definita dal Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti.

Nodo	Comune	Rete TEN-T	Rete SNIT
<i>Villa Selva</i>	<i>(FC)</i>	<i>Corridoio 5 “Helsinki – La Valletta”</i>	<i>Rete ferroviaria di I livello</i>

Tabella 47 – Inquadramento del nodo all'interno delle reti di trasporti nazionali ed europee

DESCRIZIONE INFRASTRUTTURA

Lo scalo, di proprietà del gruppo RFI, è attualmente gestito da Lotras srl, una società privata con sede a Incoronata (FG) che nel 2014 ha sottoscritto con Terminali Italia un accordo per la produzione dei servizi di handling e per la gestione dei servizi e delle attività connesse al terminal.

Il network ferroviario offerto dallo scalo, specializzato nel trasporto ferroviario di lungo raggio, comprende 14 nodi strategici nazionali, tra cui rientrano nodi della dorsale adriatica (Incoronata, Bari, Lecce), Verona, Milano Segrate e importanti scali internazionali localizzati nelle regioni centrali dell'Europa.

Le merceologie trasportate anche a servizio del sistema produttivo di riferimento rientrano nelle categorie GDO, food, pellet e automotive.

DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE E ACCESSIBILITÀ

Lo scalo sorge in località Villa Selva, a 5 km di distanza dal comune di Forlimpopoli (FC), a circa 10 km sia dallo svincolo “Forlì” dell'autostrada A1 che dall'uscita “Cesena” della strada statale SS3bis. L'area del nodo esistente è pari a 140.000 mq è l'area di stoccaggio dedicata allo stoccaggio si estende su una superficie di 24.000 mq. Attualmente il nodo è dotato di 7 binari, di cui 5 di carico e scarico e 2 di appoggio. La lunghezza dei binari è di 750 metri e 650 metri. Le distanze stradale e ferroviaria dallo scalo al Porto sono rispettivamente di circa 50 km e 55 km.

Nodo	Comune	Accessibilità da rete autostradale / primaria nazionale				Accessibilità stradale da Porto
		Infrastruttura	Casello	Distanza	Accesso	Distanza
Scalo merci Villa Selva	Forlimpopoli (FC)	A1	Forlì	10 km	Indiretto	50 km (via E45-SS3bis)
		SS3bis	Cesena	10 km	Indiretto	

Tabella 48 – Accessibilità stradale del nodo

Nodo	Comune	Linea commerciale	Distanza ferroviaria da Ravenna stazione
Scalo merci Villa Selva	Forlimpopoli (FC)	[Bologna] Mirandola O. - Ancona (rete RFI)	55 km

Tabella 49 – Accessibilità ferroviaria del nodo

Area complessiva	Area dedicata allo stoccaggio
14 ha	24.000 mq

Tabella 50 – Dotazioni infrastrutturali presenti nel nodo

Nel mese di ottobre 2015 è stato siglato un accordo quadro tra Lotras srl e RFI che prevede il potenziamento della dotazione infrastrutturale attraverso la realizzazione, in aggiunta agli esistenti di binari di appoggio e di binari di carico/scarico, il prolungamento del binario di carico/scarico esistente, nell'ampliamento della pavimentazione per manovra con gru gommate e nell'elettificazione delle aste di manovra. Attualmente il modulo di linea massimo è pari a 575 metri e in seguito al potenziamento del nodo raggiungerà i 750 metri.

Al completamento della fase ultima dei lavori che RFI dovrà ultimare per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria di Villa Selva, la dotazione complessiva tra piazzali di lavorazione treni e binari di carico e scarico consentirà a Lotras di spostare anche il traffico convenzionale attualmente attestato sullo Scalo di Faenza presso il Terminal di Villa Selva.

IMPRESE INSEDIATE E SPECIALIZZAZIONE SETTORIALI

I servizi offerti riguardano il trasporto di merci nelle modalità intermodale, mediante utilizzo di vagoni polivalenti e carri tasca per il trasporto di rimorchi non accompagnati, e convenzionale. In particolare, è offerta un'elevata specializzazione nel trasporto di liquidi alimentari. All'interno dello scalo sono insediate 10 imprese in cui sono impiegati un totale di 15 addetti. Tra i servizi effettuati rientrano anche l'effettuazione di manovre in autoproduzione e di terminalizzazione camionistica, servizi di handling, deposito contenitori, monitoraggio 24h/24h della merce in viaggio, manutenzione carri merci servizio di consulenza strategica per servizi clienti/partner.

7.2.3 SCALO FERROVIARIO DI BONDENO

INQUADRAMENTO GENERALE



Figura 47 – Scalo merci di Bondeno

ZLS – Nodo intermodale	Superficie Totale candidata	Superficie attuale	Estensione futura
Scalo ferroviario di Bondeno	13 ha	13 ha	--

Tabella 51 – Superficie nodo

Il terminal è situato a Bondeno, comune della provincia di Ferrara, ed è raccordato con la linea ferroviaria Ferrara-Suzzara (rete FER).

Lo scalo è collocato sulla rete ferroviaria di secondo livello individuata nell'aggiornamento del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), allegato al Documento di Economia e Finanza 2017 e sorge inoltre a pochi km dalla rete idroviaria interna rappresentata dal fiume Po e inclusa nel corridoio Mediterraneo delle reti TEN-T (tratta Ferrara-Volta Grimana) e quindi all'Idrovia Ferrarese. Il nodo è ricompreso all'interno della piattaforma logistica regionale integrata.

Nodo	Comune	Rete Ten-t	Rete SNIT
Scalo ferroviario di Bondeno	Bondeno (FE)	Nessuna	Rete ferroviaria di II livello

Tabella 52 – Inquadramento del nodo all'interno delle reti di trasporti nazionali ed europee

DESCRIZIONE INFRASTRUTTURA

Lo scalo di Bondeno è un nodo intermodale a gestione privata (Cargofer) situato nel comune di Bondeno (Ferrara), lungo la linea FER "Ferrara Suzzara", che garantisce il collegamento diretto alla rete ferroviaria nazionale.

La sua collocazione geografica e la facilità di accesso, grazie alla realizzazione del collegamento diretto all'autostrada regionale Cispadana, incrementano le potenzialità di questa piattaforma logistica. Lo scalo, infatti, si trova in posizione strategica a distanza di 40 km da Bologna, 50 km da Modena, 80 km da Verona e 90 km da Ravenna.

DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE E ACCESSIBILITÀ

La superficie complessiva dello scalo inserita nella ZLS Emilia-Romagna è pari a 13 ha, totalmente recintata ed illuminata. Il nodo è dotato di una superficie coperta pari a 11.500 mq, di un deposito rinfuse dell'estensione di 7.500 mq e di ulteriori piazzali per containers con raccolta reflue.

Il terminal dispone di 3.500 metri di binari con due aste presa e consegna da 750 ml. I binari entrano direttamente nei capannoni coperti, per cui è possibile effettuare le operazioni di carico e scarico in qualsiasi condizione climatica.

Cargofer inoltre dispone di gru gommate, locomotori, locotrattori, pale gommate, carrelli elevatori di vario tipo, pesa ferroviaria, pesa stradale, container e casse mobili di proprietà.

Area complessiva (mq)	Area magazzini (mq)	N. binari presa/consegna	Lunghezza binari (media)
13 ha	11.500 mq	2	750 ml

Tabella 53 – Dotazione infrastrutturale presente nel nodo

Lo scalo è situato a circa 20 km dell'A13 a cui è collegato attraverso la viabilità ordinaria. La distanza dal porto di Ravenna è pari a circa 115 km.

Nodo	Comune	Accessibilità da rete autostradale / primaria nazionale				Accessibilità stradale da Porto
		Infrastruttura	Casello	Distanza	Accesso	Distanza
Scalo ferroviario di Bondeno	Bondeno (FE)	A13 Bologna - Padova	Ferrara Nord	20 km	Indiretto	115 km (via RA8-SS309)

Tabella 54 - Accessibilità stradale del nodo

Nodo	Comune	Linea commerciale	Distanza ferroviaria da Ravenna stazione
Scalo ferroviario di Bondeno	Bondeno (FE)	Ferrara-Suzzara (rete FER)	90 km

Tabella 55 – Accessibilità ferroviaria del nodo

IMPRESE INSEDIATE E SPECIALIZZAZIONE SETTORIALI

Le principali merceologie trattate sono materie prime sfuse. Tra gli ulteriori servizi presenti nel nodo ci sono un punto di scarico per gravità, la pesa ferroviaria, la pesa a ponte (portata 80 tonnellate), servizi di Handling (Manovre interne, Terminalizzazione container), e servizi di deposito.

7.2.4 INTERPORTO DI BOLOGNA



Figura 48 – Interporto di Bologna

INQUADRAMENTO GENERALE

L'interporto di Bologna è una delle infrastrutture logistiche più importanti in Europa e una volta che sarà realizzato il IV stralcio, che prevede un ampliamento a ovest del nodo attuale di 110 ha, occuperà una superficie complessiva superiore di circa 521 ha.

L'interporto è situato tra i comuni di Bentivoglio e San Giorgio di Piano e si trova ad una distanza di 5 km dallo svincolo "Bologna Interporto" dell'autostrada A13 "Bologna – Padova". La posizione centrale rispetto al territorio dell'Emilia-Romagna e la sua inclusione nei tre corridoi europei della rete TEN-T che interessano la Regione assicurano all'Interporto di Bologna un ruolo primario all'interno della piattaforma logistica regionale, come punto di rilancio delle merci originate o destinate dal Porto di Ravenna e dai bacini produttivi del territorio.

La superficie dell'infrastruttura candidata alla ZLS dell'Emilia-Romagna corrisponde all'area complessiva del nodo, già comprensiva della superficie individuata dal IV stralcio.

ZLS – Nodo intermodale	Superficie Totale candidata	Superficie attuale	Estensione futura
<i>Interporto di Bologna</i>	<i>521 ha</i>	<i>411 ha (I,II,III PPE)</i>	<i>110 ha (IV PPE)</i>

Tabella 56 – Superficie nodo

INQUADRAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA ALL'INTERNO DELLA RETE EUROPEA TEN-T E NAZIONALE SNIT

L'interporto di Bologna riveste un'alta importanza strategica all'interno della core network individuata dal Reg. (UE) n.1315/2013, ovvero delle reti di trasporti che costituiscono gli assi portanti per lo sviluppo del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale europea. L'interporto infatti è situato all'incrocio tra tre Corridoi della rete TEN-T: Corridoio 1 “Baltico-Adriatico” e Corridoio 3 “Mediterraneo”, sui quali l'interporto è situato, e il Corridoio 5 “Helsinki – La Valletta”. È inoltre collocato sulla rete ferroviaria di primo livello individuate nell'aggiornamento del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), allegato al Documento di Economia e Finanza 2017, in cui sono individuati le infrastrutture sulle quali si effettuano servizi di percorrenza nazionale e internazionale e che costituiscono la struttura portante di offerta di mobilità delle persone e delle merci.

Nodo	Comune	Rete TEN-T	Rete SNIT
<i>Interporto di Bologna</i>	<i>Bentivoglio (BO)</i>	<i>Corridoio 1 “Baltico-Adriatico” – core network Corridoio 3 “Mediterraneo” - core network Corridoio 5 “Helsinki-La Valletta” core network</i>	<i>Rete ferroviaria di I livello</i>

Tabella 57 – Inquadramento del nodo all'interno delle reti di trasporti nazionali ed europee

DESCRIZIONE INFRASTRUTTURA

In virtù dell'art. 15 della LR 20/200, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n.19 del 30/03/04, individua l'interporto di Bologna come polo funzionale del territorio, ovvero ambito ad elevata specializzazione funzionale nel quale sono centrate funzioni strategiche e servizi ad alta specializzazione della mobilità e della logistica.

Il progetto urbanistico di realizzazione dell'interporto è stato ideato attraverso l'attuazione di tre piani particolareggiati esecutivi (P.P.E). Ad oggi il primo e secondo risultano conclusi e per quanto riguarda il terzo, attraverso l'attivazione di convenzioni con i comuni competenti, è in corso la realizzazione del terzo sui territori dei comuni di Bentivoglio e San Giorgio di Piano. Inoltre, sono in corso dei tavoli interistituzionali per l'approvazione del IV stralcio di sviluppo che prevede l'incremento della superficie del nodo di 110 ettari.

La sua catchment area europea copre i nodi logistici più importanti a livello internazionale, tra cui i porti del Nord Europa (Amburgo, Rotterdam). Il network ferroviario comprende, tra gli altri, i nodi della Spezia, Busto Arsizio, Nola. È inoltre presente un servizio di trasporto merci operativo

sulle linee ad alta velocità, che collega l'interporto di Bologna e Marcanise. Le tipologie di servizio offerto riguardano le modalità trasporto combinato non accompagnato, convenzionale e bisarche oltre a servizio alta velocità. L'infrastruttura è servita dalla linea ferroviaria per Milano, che collega il nord-ovest e la Francia, la linea per Verona che tramite il Brennero collega il nordeuropeo, la linea per Padova che collega le regioni del nord-est e i Paesi dell'Est Europeo, la linea Adriatica e quella diretta a Firenze che collega il nodo con il Tirreno.

I volumi di merci complessivamente movimentate all'interno del nodo nel 2019 sono pari a 1.492.599 tonnellate.

DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE E ACCESSIBILITÀ

L'interporto è situato tra i Comuni di Bentivoglio e San Giorgio di Piano e si trova ad una distanza di 5 km dallo svincolo "Bologna Interporto" dell'autostrada A13 "Bologna – Padova" ed è accessibile allo stesso attraverso viabilità per lo più promiscua con quella ordinaria. Al fine di alleggerire il traffico veicolare ordinario dai mezzi in ingresso e in uscita dall'interporto è prevista la realizzazione di una uscita a nord del nodo, dedicata esclusivamente al transito di mezzi leggeri o medio pesanti e la realizzazione di nuovo percorso a Sud che collegherà direttamente l'accesso all'infrastruttura con la viabilità principale di accessibilità alla stessa.

La distanza tra il Porto di Ravenna e l'Interporto di Bologna su rete stradale è pari a circa 100 km. L'accessibilità ferroviaria dal Porto, posto ad una distanza pari a circa 95 km, è garantita da collegamento diretto alla rete ferroviaria nazionale sulla linea Bologna – Padova – Venezia tramite la stazione Bologna Interporto.

All'interno dell'interporto sono presenti 790.000 mq di magazzini, di cui 110.200 mq sono occupati da magazzini raccordati. Sono presenti inoltre 3 terminal intermodali, di cui uno di proprietà della società Interporto di Bologna e due di RFI. All'interno dello scalo sono presenti 27 binari gestiti, la cui lunghezza totale è di 24.500 metri. Il modulo di linea massimo è di 550 metri (categoria di carico D4).

La **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** presenta le dotazioni infrastrutturali e urbanistiche del nodo e le caratteristiche dei terminal ferroviari

Area magazzini (mq)	Area piazzali (mq)	Uffici (mq)	Parcheggi e percorsi pedonali (mq)	Strade condominiali e viabilità (mq)	Aree verdi (compresa fascia boscata esterna) (mq)
790.000	446.000	63.000	136.500	162.000	450.000

Tabella 58 – Dotazioni infrastrutturali e urbanistiche presenti nel nodo

Terminal	Area complessiva (mq)	Area di stoccaggio (mq)
1	130.000	38.000
2	140.000	42.000
3	50.000	10.000

Tabella 59 – Terminal intermodali presenti all'interno del nodo

Nodo	Comune	Accessibilità da rete autostradale / primaria nazionale				Accessibilità stradale da Porto
		Infr.	Casello	Distanza	Accesso	Distanza
Interporto di Bologna	Bentivoglio (BO)	A13	Bologna-Interporto	5 km	Indiretto	100 km (via A13 - A14 - A14dir)

Tabella 60 – Accessibilità stradale del nodo

Nodo	Comune	Linea commerciale	Distanza ferroviaria da Ravenna stazione
Interporto di Bologna	Bentivoglio (BO)	Nodo Di Bologna (rete RFI)	95 km

Tabella 61– Accessibilità ferroviaria del nodo

IMPRESE INSEDIATE E SPECIALIZZAZIONE SETTORIALI

All'interno della piattaforma sono presenti più di 120 aziende di trasporto e logistica nazionali e internazionali, in cui sono impiegati un numero di addetti pari a 4.750 circa. Le specializzazioni presenti ricadono nella filiera della logistica: spedizionieri e spedizioni doganali, corrieri, operatori logistici, imprese di autotrasporto, imprese ferroviarie, operatori intermodali.

Principali servizi presenti nel nodo:

- Controllo accessi (1 posto di controllo equipaggiato con sistema INTERPASS) e video sorveglianza;
- Servizi di dogana: è presente un centro territoriale della dogana di Bologna che offre servizi di sportello doganale, magazzino di custodia temporanea e area doganale esterna recintata per le attività di spedizione merci;
- Servizi di HTO⁶¹ (door-to-door, terminal-to-terminal, door-to-terminal e terminal-to-door);
- Servizi di terminal (handling, shunting, officina riparazione carri e locomotori ferroviari, servizio di manutenzione e riparazione container);
- Servizi di lavaggio mezzi di trasporto,
- Messa a disposizione di ricarica camion refrigerati;
- Servizi di fornitura, attraverso terzi, di servizi di manutenzione e ristrutturazione immobili, edilizia e impiantistica;
- Fornitura di sistema di fibra ottica;

⁶¹ Hub Terminal Operator

- Fornitura di personale attraverso convenzione sottoscritta con 2 agenzie di lavoro interinale;
- Servizi di comunicazione.

L'interporto di Bologna già oggi si pone come snodo strategico per lo sviluppo regionale con capacità di grande attrattiva di investitori e nuovi operatori logistici, commerciali e industriali al proprio interno. Le oltre 120 imprese insediate vedono brand di primarie realtà della logistica di prodotti legati alle filiere produttive e strategiche della regione. Gli ultimi insediamenti riguardano importanti aziende nel segmento automotive e della filiera agroalimentare, oltre che big player della logistica.

La futura espansione andrà nel senso di dare continuità e garantire servizi in linea con i più alti standard competitivi, tecnologici e ambientali, così da attrarre nuovi operatori e imprese nazionali ed internazionali legati al settore della logistica, trasporto e alle attività di commercializzazione con focus in particolare sull'e-commerce. È in corso di attuazione il corridoio doganale La Spezia – Bologna ed in progetto il corridoio ferroviario Ravenna-Bologna, che favoriscono l'attrazione di maggiori flussi e la fluidificazione del transito tra i due nodi.

7.2.5 SCALO MERCI MARZAGLIA

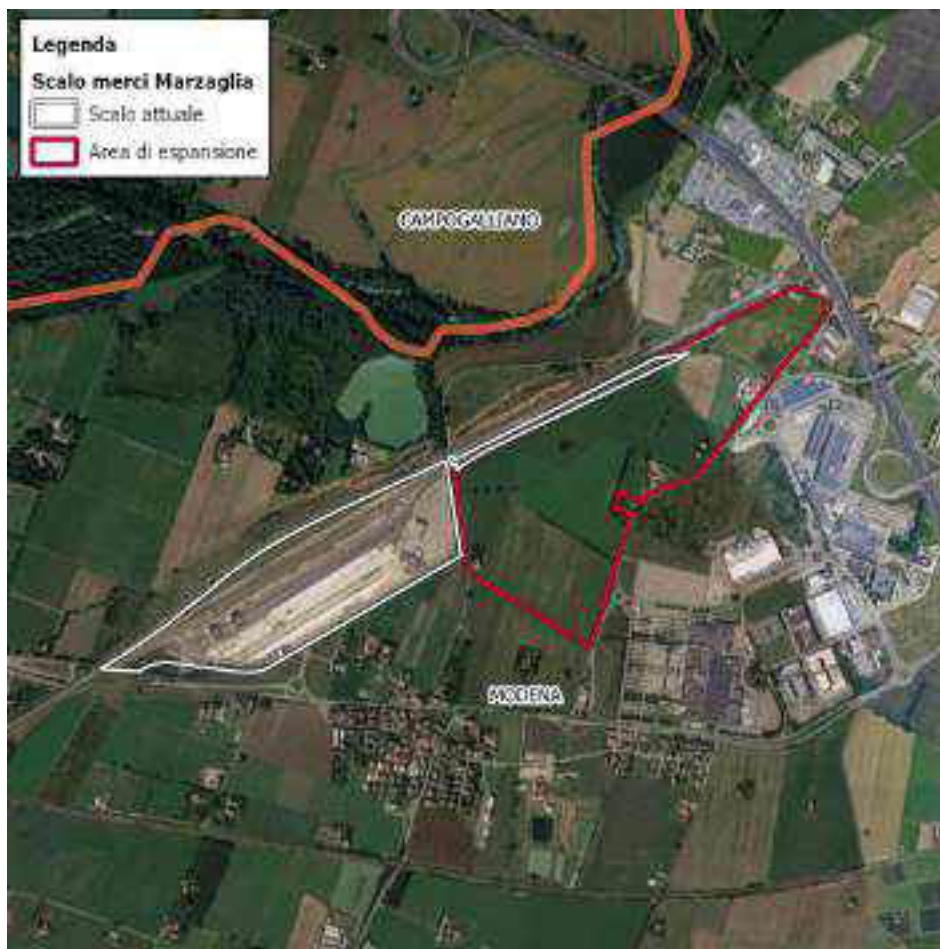


Figura 49 – Scalo merci Marzaglia

INQUADRAMENTO GENERALE

Lo scalo merci Marzaglia è localizzato nel comune di Modena, lungo la variante della linea storica Bologna-Milano. Lo scalo, insieme ai nodi di Dinazzano e Rubiera, è situato in una posizione strategica sia rispetto alla piattaforma logistica regionale che alla localizzazione del distretto produttivo delle ceramiche.

Infatti oltre a trovarsi in posizione baricentrica rispetto ai più importanti assi viari della regione, la vicinanza dal distretto delle ceramiche conferisce al nodo di Marzaglia un importante ruolo di supporto a favore di un distretto produttivo che non solo rientra tra le specializzazioni regionali (cfr. paragrafo 3.4) ma ha anche un forte nesso economico-funzionale con il Porto di Ravenna, in virtù delle importazioni di materiali per l'industria delle ceramiche che transitano dal porto stesso.

L'area candidata dello scalo di Marzaglia alla ZLS dell'Emilia-Romagna è pari a 77 ettari, dei quali 27 sono occupati dallo scalo esistente e la restante porzione è dedicata all'ampliamento e potenziamento dello scalo stesso.

ZLS – Nodo intermodale	Superficie Totale candidata	Superficie attuale	Estensione futura
<i>Marzaglia</i>	<i>77 ha</i>	<i>27 ha</i>	<i>50 ha</i>

Tabella 62 – Superficie nodo

DESCRIZIONE INFRASTRUTTURA

Lo scalo merci di Marzaglia, di recente realizzazione (2018), è di proprietà e sotto la gestione di RFI, ed è collocato lungo la linea ferroviaria storica Milano – Bologna tra la stazione di Rubiera e il posto di movimento (PM) Freto. Il nodo è ricompreso nelle reti core stradali e ferroviari della rete europea TEN-T.

Nodo	Comune	Rete TEN-T	Rete SNIT
<i>Scalo merci Marzaglia</i>	<i>Modena (MO)</i>	<i>Rete Core Milano-Bologna</i>	<i>Rete ferroviaria di I livello e stradale di II livello</i>

Tabella 63 – Inquadramento del nodo all'interno delle reti di trasporti nazionali ed europee

DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE E ACCESSIBILITÀ

Il nodo sorge all'interno del comune di Modena, a cavallo tra le località Marzaglia e Civitanova, si trova ad una distanza di circa 5 km dallo svincolo "Modena Nord" dell'autostrada A1 ed è accessibile allo stesso attraverso viabilità ordinaria. Lo scalo è dotato di 3 binari dedicati al traffico di tipo tradizionale serviti da gru a portale e 4 binari dedicati al traffico combinato, a cui è annessa un'area di stoccaggio di 40.000 m. Come indicato nei documenti di pianificazione vigente (Analisi pianificazione urbanistica – schede AG027, AG028, AG029), nell'area di espansione sono individuati tre lotti la cui programmazione è da attuarsi con Piano Particolareggiato di iniziativa privata. Le distanze stradali e ferroviarie dal Porto sono rispettivamente circa di 135 km e 130 km.

Nodo	Comune	Accessibilità da rete autostradale / primaria nazionale				Accessibilità stradale da Porto
		Infrastruttura	Casello	Distanza	Accesso	Distanza
Scalo merci Marzaglia	Modena (MO)	A1	Modena Nord	5 km	Indiretto	135 km (via A1- A14- A14dir)

Tabella 64 – Accessibilità stradale del nodo

Nodo	Comune	Linea commerciale	Distanza ferroviaria da Ravenna stazione
Scalo merci Marzaglia	Modena (MO)	[Milano] Milano Rogoredo - Lavino [Bologna] (rete RFI)	130 km

Tabella 65 – Accessibilità ferroviaria del nodo

IMPRESE INSEDIATE E SPECIALIZZAZIONE SETTORIALI

Lo scalo di Marzaglia è un nodo di recente attivazione su cui, ad oggi, si attestano servizi di tipo tradizionali, di trasferimento delle materie prime destinate al distretto delle ceramiche nonché di inoltro dei prodotti finiti destinati all'export.

Ad oggi è attivo un operatore ferroviario che svolge servizi su direttrici internazionali da/per Germania con rilancio su altri nodi per conto di MTO locali.

7.2.6 SCALO MERCI DI RUBIERA

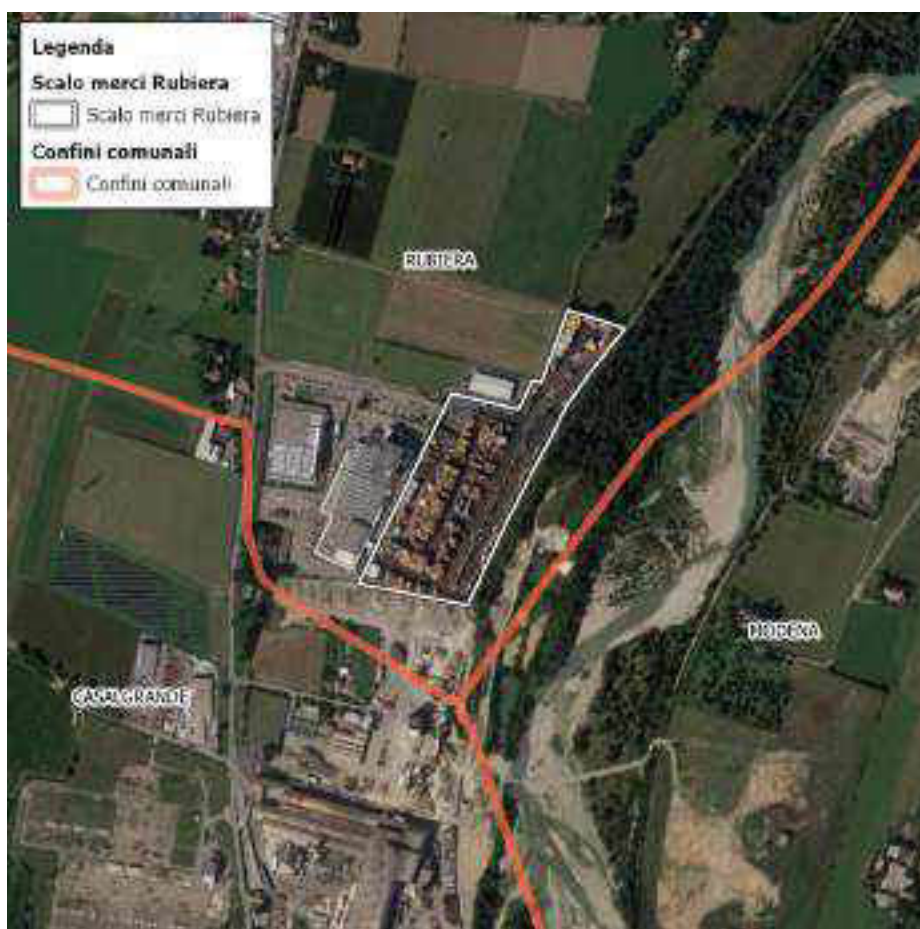


Figura 50 – Scalo merci di Rubiera

INQUADRAMENTO GENERALE

Lo scalo merci Rubiera è localizzato a 2 km dal centro abitato del comune di Rubiera, lungo un raccordo ferroviario che si innesta sulla linea storica Bologna-Milano, tra le stazioni di Rubiera e Marzaglia. Lo scalo è prevalentemente vocato all'export verso i porti del Tirreno e, in virtù della vicinanza al distretto delle ceramiche, riveste un ruolo primario all'interno della piattaforma logistica regionale. La superficie candidata alla ZLS è pari a circa 8 ettari. La posizione centrale rispetto al territorio dell'Emilia-Romagna e i servizi offerti ad uno dei più importanti distretti produttivi nazionali valorizzano la candidatura dello scalo alla ZLS regionale.

ZLS – Nodo intermodale	Superficie Totale candidata	Superficie attuale	Estensione futura
Scalo merci Rubiera	8 ha	8 ha	--

Tabella 66 - Superficie nodo

DESCRIZIONE INFRASTRUTTURA

La linea ferroviaria Bologna-Milano rientra nella rete principale (core network) delle reti europee TEN-T e nella rete di I livello del SNIT. Lo scalo

è gestito da Terminal Rubiera, operatore privato controllato dalla società Logtainer srl.

Nodo	Comune	Rete TEN-T	Rete SNIT
<i>Scalo merci Rubiera</i>	<i>Rubiera (RE)</i>	--	<i>Rete ferroviaria di I livello</i>

Tabella 67 – Inquadramento del nodo all'interno delle reti di trasporti nazionali ed europee

L'estensione attuale dello scalo è pari a 76.000 mq, dedicati allo stoccaggio delle merci e a operazioni di carico e scarico

Lo scalo, prettamente vocato al trasporto intermodale marittimo, ha visto un graduale progressivo incremento dei flussi attestati sul nodo. Nel corso dell'anno 2019 i volumi e i TEUs movimentati hanno superati i 2 milioni di tonnellate.

Ad oggi i volumi movimentati sono interamente costituiti da traffico intermodale marittimo, in ragione della maggior produttività dei servizi effettuati.

Il terminal presenta relazioni consolidate con i porti del Tirreno, ma che alla luce dell'inserimento nella ZLS potrebbero determinare nuove connessioni con Ravenna.

DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE E ACCESSIBILITÀ

Lo scalo ricade all'interno del comune di Rubiera e si trova ad una a circa 10 km dallo svincolo "Modena Nord" dell'autostrada A1 ed è accessibile allo stesso attraverso viabilità ordinaria. Dagli strumenti di pianificazione locale vigenti (PSC Rubiera e PSC Reggio Emilia) è prevista la realizzazione di una nuova tangenziale che consentirà l'accesso diretto al terminal sia alla SS9 Via Emilia sia, mediante lo svincolo "Rubiera" alla bretella autostradale di futura realizzazione "Campogalliano-Sassuolo" (vedi paragrafo 5.4.1). L'accessibilità ferroviaria è garantita da un raccordo privato che si innesta sulla linea storica Bologna – Milano tra le stazioni di Rubiera e Marzaglia e collega la stazione ferroviaria di Rubiera con l'ex Acciaieria di Rubiera. Sia la distanza stradale che quella ferroviaria dal Porto di Ravenna sono pari a circa 140 km.

L'estensione delle aree dedicate allo stoccaggio e alle operazioni di carico e scarico è circa rispettivamente di 50.000 mq e 30.000 mq.

Area complessiva (mq)	Area dedicata allo stoccaggio	Area dedicata a operazioni di carico e scarico	N. binari Presa/consegna	N. binari carico/scarico	Lunghezza a binari
76.000 mq	50.000 mq	30.000 mq	4	4	800 metri

Tabella 68 – Dotazioni infrastrutturali presenti nel nodo

Nodo	Comune	Accessibilità da rete autostradale / primaria nazionale				Accessibilità stradale da Porto
		Infrastruttura	Casello	Distanza	Accesso	Distanza
Scalo merci di Rubiera	Rubiera (RE)	A1	Modena Nord	10 km	Indiretto	140 km (via A1- A14- A14dir)

Tabella 69 – Accessibilità stradale del nodo

Nodo	Comune	Linea commerciale	Distanza ferroviaria da Ravenna stazione
Scalo merci di Rubiera	Rubiera (RE)	Raccordo su linea [Milano] Milano Rogoredo - Lavino [Bologna] (rete RFI)	140 km

Tabella 70 – Accessibilità ferroviaria del nodo

IMPRESE INSEDIATE E SPECIALIZZAZIONE SETTORIALI

Tra i principali servizi offerti dall'operatore rientrano il trasporto intermodale stradale e ferroviario di container, attività di handling, riparazione container, deposito e fumigazione e servizi doganali. I servizi di raccolta e distribuzione da e per il terminal sono condotti dall'operatore stesso, attraverso una flotta di mezzi di proprietà. All'interno del nodo sono insediate 40 imprese e 200 addetti.

7.2.7 SCALO DI DINAZZANO



Figura 51 – Scalo di Dinazzano

INQUADRAMENTO GENERALE

Lo scalo di Dinazzano è localizzato a 5 km dal comune di Casalgrande (RE), lungo la linea ferroviaria della rete FER “Reggio Emilia - Sassuolo Radici”. Il nodo ferroviario è situato nel cuore del distretto ceramico posto tra le province di Reggio Emilia e Modena, rappresenta, in virtù dell’ubicazione dello stesso, un’infrastruttura fondamentale a sostegno di tutto il comparto produttivo del distretto. Lo scalo di Dinazzano può vantare un’importante relazione commerciale con il porto di Ravenna in virtù del flusso importato di materie prime destinate all’industria della ceramica. La superficie dell’infrastruttura candidata alla ZLS dell’Emilia-Romagna corrisponde all’area complessiva del nodo, pari a 27 ha.

ZLS – Nodo intermodale	Superficie Totale candidata	Superficie attuale	Estensione futura
Scalo di Dinazzano	27 ha	27 ha	--

Tabella 71 – Superficie nodo

DESCRIZIONE INFRASTRUTTURA

Attualmente tutte le aree dello scalo sono interamente assegnate a diversi operatori logistici legati a contratti di sub concessione. All’interno dello

scalo sono presenti anche aree di uso comune, destinate solo al carico e scarico senza possibilità di stoccaggio, destinate a treni multi-cliente e a treni operati da Dinazzano Po, il quale opera anche in veste di operatore logistico.

Il numero di treni registrati nello scalo nel 2019 è pari a 5.266, di cui 2.735 treni in ingresso e 2.531 treni in uscita. Il totale della merce movimentata registrato nello stesso anno ha raggiunto il valore di 3.128.260 tonnellate.

Il Porto di Ravenna rappresenta il principale scalo ferroviario di origine e destinazione dei treni movimentati a Dinazzano, a conferma dell'importanza della relazione tra questi due scali (22 coppie di treni a settimana). Gli altri scali nazionali di origine e destinazione sono Domo (VB), La Spezia, Genova, Minucciano (LU). Dallo scalo di Dinazzano sono attive inoltre relazioni con Livorno, Brennero e Chiasso.

Sul fronte internazionale del mercato sono attualmente attestati allo scalo collegamenti ferroviari con la Germania.

DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE E ACCESSIBILITÀ

Lo scalo sorge nel territorio del comune di Casalgrande, a circa 20 km di distanza dallo svincolo "Modena Nord" dell'autostrada A1. Lo scalo è raccordato alla linea ferroviaria Reggio Emilia – Sassuolo, tra le stazioni di Casalgrande e Villalunga, appartenente alla rete ferroviaria regionale (rete FER) e ricadente nella rete ferroviaria di II livello dello SNIT. Sono in corso i lavori per l'elettificazione della linea. La distanza stradale e ferroviaria dal Porto di Ravenna sono circa pari a 150 e 165 km.

Lo scalo si estende su una superficie complessiva di circa 272.000 mq e dispone di aree dedicate allo stoccaggio e magazzini raccordati, con superficie rispettivamente pari a 130.185 mq e 6.750 mq. Il nodo è dotato di 20 binari totali (suddivisi tra carico/scarico e presa/consegna delle merci). La lunghezza complessiva dei binari raggiunge i 9.000 metri e il modulo di linea massimo è pari a 520 metri.

Area complessiva	Area dedicata allo stoccaggio	Magazzini raccordati	N. binari Presa/consegna	N. binari carico/scarico
27 ha	130.185 mq	6.750 mq	8	13

Tabella 72 – Dotazioni infrastrutturali presenti nel nodo

Nodo	Comune	Accessibilità da rete autostradale / primaria nazionale				Accessibilità stradale da Porto
		Infr.	Casello	Distanza	Accesso	Distanza
Dinazzano Scalo	Casalgrande (RE)	A1	Modena Nord	20 km	Indiretto	150 km (via A1- A14- A14dir)

Tabella 73 - Accessibilità stradale del nodo

Nodo	Comune	Linea commerciale	Distanza ferroviaria da Ravenna stazione
<i>Dinazzano Scalo</i>	<i>Casalgrande (RE)</i>	<i>Sassuolo Radici – Reggio Emilia (Rete FER)</i>	<i>165 km</i>

Tabella 74 – Accessibilità ferroviaria del nodo

IMPRESE INSEDIATE E SPECIALIZZAZIONE SETTORIALI

All'interno dello scalo operano circa 160 addetti, prendendo in considerazione anche quelli impiegati nelle 7 imprese logistiche insediate nel nodo. Se si considerano gli addetti impiegati nella terminalizzazione delle merci, si stima un totale di addetti pari a 250.

In merito alle merceologie movimentate, lo scalo riceve materie prime dal Porto di Ravenna, provenienti dall'Ucraina e dalla Turchia, dalla Germania. Altre merci sono provenienti dai porti di Genova, Livorno e La Spezia.

La principale vocazione dello Scalo si configura nel supporto logistico al distretto ceramico, che oltre alle imprese ceramiche comprende anche industrie che progettano e producono tecnologie per le industrie ceramiche e materiali per l'edilizia quali colle, stucchi, malte cementizie, sanitari e arredo bagno.

7.2.8 SCALO MERCI GUASTALLA (S.GIACOMO)

INQUADRAMENTO GENERALE



Figura 52 – Scalo merci Guastalla – S. Giacomo

ZLS – Nodo intermodale	Superficie Totale candidata	Superficie attuale	Estensione futura
Scalo merci Guastalla – S. Giacomo	1 ha	1 ha	--

Tabella 75 – Superficie nodo

Lo scalo merci Guastalla, sito nella località S. Giacomo e nei pressi della stazione ferroviaria omonima, è localizzato lungo la linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla della rete FER. Tale piattaforma logistica è utilizzata principalmente per il trasporto di coils provenienti dal Porto di Ravenna e diretti al distretto produttivo S. Giacomo, adiacente allo scalo e ricompreso nella ZLS ER.

Il nodo non si colloca in alcun corridoio stradale o ferroviario ma si trova in prossimità del Po, incluso nel corridoio mediterraneo come rete Core del trasporto per vie d'acqua (inland waterways).

Il nodo si colloca sulla rete ferroviaria di secondo livello individuata nell'aggiornamento del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT).

Nodo	Comune	Rete Ten-t	Rete SNIT
Scalo merci Guastalla – S.Giacomo	Guastalla (RE)	Corridoio Mediterraneo - reti di trasporto Comprehensive/Core per vie d'acqua (Fiume Po, sezione Casalmaggiore e Foce Mincio)	Rete stradale e ferroviaria di II livello

Tabella 76 – Inquadramento del nodo all'interno delle reti di trasporti nazionali ed europee

DESCRIZIONE INFRASTRUTTURA

La superficie dello scalo inclusa nella ZLS Emilia-Romagna è di circa 1 ettaro. Nel recente procedimento edilizio/urbanistico (procedimento unico ai sensi art. 53 LR 24/2017) relativo all'ampliamento di una impresa del distretto industriale leader nella produzione di tubi in acciaio inossidabile, è stata salvaguardata e valutata la possibilità di un futuro ampliamento dello scalo merci con la realizzazione di un ulteriore binario a servizio dello stesso.

Il numero di treni registrati nello scalo nell'anno 2019 è pari a 373 treni, per un totale di merce movimentata pari a circa 430.000 tonnellate, che corrispondono ad un incremento di circa il 10% rispetto alle tonnellate movimentate nel 2018.

In virtù dell'ampliamento di una impresa sopracitata, per i prossimi anni si prevedono aumenti delle quantità movimentate nell'ordine del 10% – 15%, probabilmente ottenuto mantenendo lo stesso numero di treni e aumentando il numero dei vagoni.

DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE E ACCESSIBILITÀ

L'accessibilità dello scalo a livello provinciale è garantita dalla Cispadana (SP62R) e dalla SP42, a cui lo scalo è collegato mediante viabilità locale. Lo svincolo tra la SP62 e la SP42 è localizzato nel tratto della Cispadana che collegherà la A15 (Parma-La Spezia) alla A22 del Brennero.

L'accesso alla rete autostradale più prossimo allo scalo è il casello Reggio-Rolo (A22), posto ad una distanza di circa 20 km.

La linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla negli ultimi anni è stata interessata da importanti interventi di consolidamento e rifacimento della massicciata ferroviaria nonché di elettrificazione della tratta (in fase di ultimazione).

La distanza stradale e quella ferroviaria dal Porto di Ravenna sono pari circa rispettivamente a 175 e 170 km.

Nodo	Comune	Accessibilità da rete autostradale / primaria nazionale				Accessibilità stradale da Porto
		Infr.	Casello	Dist.	Accesso	Distanza
Scalo merci Guastalla – S.Giacomo	Guastalla (RE)	A22 “Modena-Brennero	Reggiolo -Rolo	20km	Indiretto	175 km (via A1- A14- A14dir)

Tabella 77 - Accessibilità stradale del nodo

Nodo	Comune	Linea commerciale	Distanza ferroviaria da Ravenna stazione
Scalo merci Guastalla – S.Giacomo	Guastalla (RE)	Reggio Emilia - Guastalla (rete FER)	170 km

Tabella 78 – Accessibilità ferroviaria del nodo

IMPRESE INSEDIATE E SPECIALIZZAZIONE SETTORIALI

Lo scalo viene utilizzata dal comparto industriale situato in prossimità dello stesso per la fornitura di coils importati dal porto di Ravenna. Lo scalo è utilizzato da un'impresa del distretto produttivo di San Giacomo, leader mondiale nella produzione di tubi in acciaio.

7.2.9 INTERPORTO DI PARMA

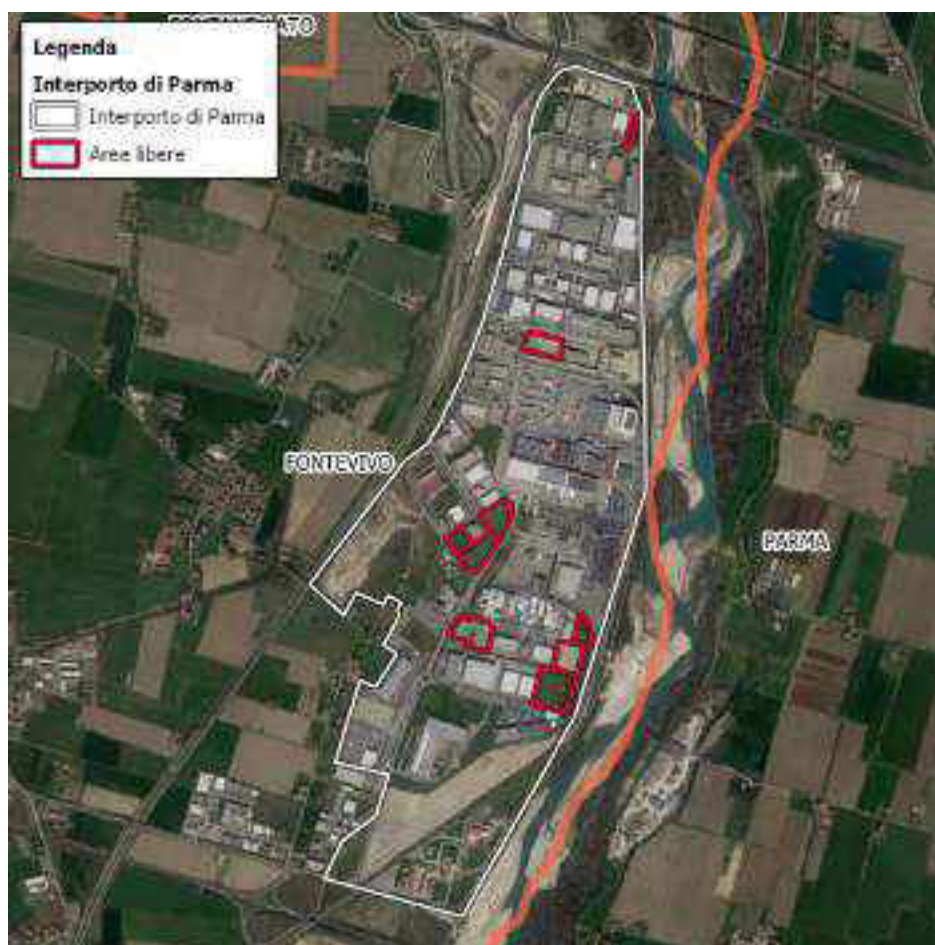


Figura 53 – Interporto di Parma

INQUADRAMENTO GENERALE

L'interporto di Parma riveste una rilevante importanza strategica all'interno del sistema logistico della Regione Emilia-Romagna e di tutto il Nord Italia. In particolare, il nodo è situato a circa 10 km da Parma e sorge al crocevia tra il corridoio multimodale "Dorsale centrale", rappresentato dall'A1, e il corridoio "Tirreno-Brennero", costituito dall'autostrada A15 della Cisa e dalla linea ferroviaria Parma-La Spezia (Tibre ferroviario). Lo scalo è collocato inoltre in posizione strategica rispetto ad un importante distretto produttivo della filiera agroalimentare la quale, oltre a costituire una delle specializzazioni produttive regionali, rappresenta un settore di riferimento per il porto di Ravenna. La superficie candidata alla ZLS è pari 257 ha. All'interno del perimetro del nodo sono presenti 9 lotti liberi destinati ad attività logistico produttive, per un'area complessiva pari a 11 ettari.

ZLS – Nodo intermodale	Superficie Totale candidata	Superficie attuale	Estensione futura
<i>Interporto di Parma</i>	<i>257 ha</i>	<i>257 ha</i>	<i>--</i>

Tabella 79 – Superficie nodo

INQUADRAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA ALL'INTERNO DELLA RETE EUROPEA TEN-T E NAZIONALE SNIT

Su scala comunitaria, l'interporto, pur non essendo incluso nei Corridoi TEN-T, risulta compreso nella rete Core ferroviaria che collega Milano e Bologna. Il nodo è quindi collocato sulla rete ferroviaria di I livello di primo livello individuata nell'aggiornamento del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT).

Nodo	Comune	Rete TEN-T	Rete SNIT
<i>Interporto di Parma</i>	<i>Fontevivo (PR)</i>	<i>Core network Milano-Bologna Comprehensive network A22 Parma – La Spezia</i>	<i>Rete ferroviaria di I livello e rete stradale II livello</i>

Tabella 80 – Inquadramento del nodo all'interno delle reti di trasporti nazionali ed europee

DESCRIZIONE INFRASTRUTTURA

L'area interportuale si estende con una superficie di oltre 2,5 milioni di metri quadrati. Nel corso dell'anno 2019 all'interno del nodo è stato registrato un traffico ferroviario in crescita rispetto all'anno precedente (2.200 treni; + 2,54% rispetto al 2018).

All'interno del perimetro interportuale di Parma operano aziende specializzate nel settore della logistica, dei trasporti e della distribuzione. Tra i servizi disponibili vi sono un terminal container e una nuova area intermodale in fase di realizzazione, diversi fasci binari per il carico-scarico di container e casse mobili, la sede dell'Agenzia Dogana e Monopoli di Parma e di operatori ferroviari, magazzini raccordati ed aree scoperte di stoccaggio, parcheggi dedicati ed aree di manovra.

Le relazioni principali sul fronte internazionale vedono come paesi di destinazione Francia e Germania, Scandinavia e Belgio. In Italia sono presenti relazioni ferroviarie con Jesi, Brindisi, Surbo (LE), Fiorenzuola, Maddaloni, Giovinazzo e San Giorgio di Nogaro.

DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE E ACCESSIBILITÀ

L'interporto di Parma è collocato in una posizione strategica rispetto alla piattaforma logistica regionale e agli assi di trasporto prioritari della regione. In particolare si colloca nel comune di Fontevivo, all'incrocio tra l'autostrada A1 e il raccordo autostradale dell'A15 Parma-La Spezia, lungo l'asse ferroviario Milano-Bologna ed nelle immediate vicinanze dell'aeroporto di Parma.

Il nodo è dotato di 18 binari totali (suddivisi tra carico/scarico e presa/consegna delle merci). La lunghezza complessiva dei binari raggiunge i 15.000 metri e il modulo di linea massimo è pari a 750 metri.

Nell'ottica di potenziamento dell'accessibilità stradale, attualmente è in corso la realizzazione del I lotto del raccordo autostradale "Tibre", ovvero del collegamento tra l'autostrada della Cisa A15 e l'A22 del Brennero.

L'accessibilità ferroviaria è garantita da collegamento diretto alla rete ferroviaria nazionale sulla linea Bologna – Milano tramite la stazione Castelguelfo e Parma. Sono in corso attualmente lavori di elettrificazione della linea ferroviaria che porteranno Parma Interporto ad essere stazione di origine/destino.

La distanza tra il Porto di Ravenna e l'Interporto di Parma su rete stradale è pari circa a 200 km.

La tabella sotto riportata presenta le principali caratteristiche infrastrutturali e di accessibilità dell'Interporto di Parma.

Area complessiva	Magazzini raccordati	Nuova area intermodale (mq)	Terminal container (mq)
257 ha	78.700 mq	120.000 mq	90.000 mq

Tabella 81 – Dotazioni infrastrutturali presenti nel nodo

Nodo	Comune	Accessibilità da rete autostradale / primaria nazionale				Accessibilità stradale da Porto
		Infrastruttura	Casello	Distanza	Accesso	Distanza
Interporto di Parma	Fontevivo (PR)	A15 Parma-La Spezia	Parma Ovest	5 km	Indiretto	200 km (via A1- A14- A14dir)
		A1 Milano-Bologna	Parma	15 km	Indiretto	

Tabella 82 - Accessibilità stradale del nodo

Nodo	Comune	Linea commerciale	Distanza ferroviaria da Ravenna stazione
Interporto di Parma	Fontevivo (PR)	Raccordo su linea [Milano] Milano Rogoredo - Lavino [Bologna] (rete RFI)	195 km

Tabella 83 – Accessibilità ferroviaria del nodo

IMPRESE INSEDIATE E SPECIALIZZAZIONE SETTORIALI

All'interno della piattaforma sono presenti 90 aziende di trasporto e logistica nazionali e internazionali, in cui operano circa 2.200 addetti. Le specializzazioni presenti ricadono nella filiera della logistica: spedizionieri e spedizioni doganali, corrieri, operatori logistici, imprese di autotrasporto, imprese ferroviarie, operatori intermodali. All'interno del nodo è presente il servizio di Dogana. All'interno del nodo ha sede l'Agenzia Dogana e Monopoli di Parma

Diverse imprese insediate nel nodo ad oggi presentano consolidati flussi da e per il porto di Ravenna con raccordo camionistico dal nodo e consolidamento sui terminali di Interporto Parma per rilancio dei prodotti trasformati (prevalentemente appartenenti al segmento siderurgico, alimentare secco e chimico) sulle tratte internazionali.

7.2.10 HUB FERROVIARIO DI PIACENZA

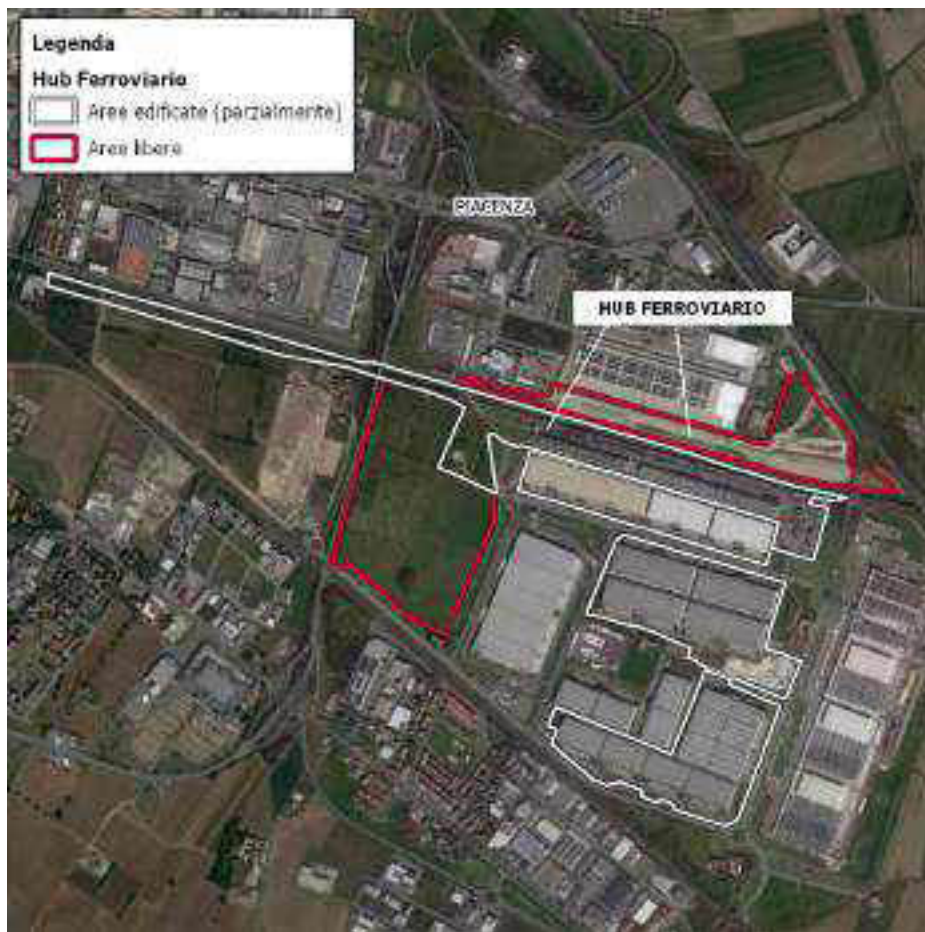


Figura 54 – Hub ferroviario di Piacenza

INQUADRAMENTO GENERALE

L'hub ferroviario di Piacenza incluso nella ZLS Emilia-Romagna è un importante nodo intermodale localizzato nel polo logistico del comune di Piacenza, a circa 50 chilometri a sud di Milano. In virtù della collocazione geografica strategica svolge un ruolo primario nell'ambito del sistema trasportistico nazionale ed in quello delle principali reti di trasporto europee. Il nodo è situato a meno di 5 km dal casello "Piacenza Sud" dell'autostrada A1 "Bologna-Milano" ed è collegato direttamente alla stazione di Piacenza, sulla linea storica ferroviaria Bologna-Milano".

Le aree incluse comprendono Piacenza Terminal Intermodale, nodo di primaria importanza della piattaforma logistica regionale integrata, e alcune aree a vocazione logistico-produttiva del Polo del Ferro adiacente al terminal. La superficie totale dell'Hub inclusa nella ZLS è pari a 112 ha, dei quali 39 ha sottoccupati dallo scalo intermodale e i restanti 73 ha dalle aree logistiche.

Il terminal è composto da due aree distinte: l'area a sud della linea ferroviaria, che comprende lo scalo esistente (di circa 10 ha) oltre ad un'area di futura espansione adiacente ai binari e l'area a nord, di futura espansione del terminal, su un'estensione di circa 14 ha.

Come specificato nel Piano Strutturale Comunale (approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n.23 del 06.06.2016), l'hub ferroviario rappresenta una grande opportunità di espansione delle capacità logistiche della città. Grazie all'inserimento nella ZLS Emilia-Romagna, l'ambito sopracitato svolgerà un ruolo significativo di supporto sia dal punto di vista economico che funzionale al Porto di Ravenna, garantendo al contempo la valorizzazione del territorio piacentino e l'opportunità di sviluppo del contesto produttivo e logistico di riferimento, anche in termini occupazionali e socioeconomici.

L'inclusione nella ZLS ER di aree logistiche adiacenti al Terminal è stata favorita dal ruolo strategico che esse potranno svolgere nel consolidamento e nel rafforzamento del nesso economico funzionale tra il Porto di Ravenna e il contesto produttivo e logistico del territorio piacentino. Tre delle quattro aree a vocazione logistica selezionate sono già attuate e una, libera da insediamenti, risulta in corso di attuazione e presenta un'estensione pari a 25 ettari.

Tali aree sono localizzate nei territori del comune di Piacenza ricadenti tra le aree agevolate⁶² previste dall'art. 107 paragrafo 3 lettera C del Testo Unico sul Funzionamento dell'Unione Europea e quindi possono godere agevolazioni di carattere fiscale riservate alle sole Zone Economiche Speciali (art.1, comma 313 Legge di Bilancio 160/2019).

ZLS – Nodo intermodale	Superficie Totale candidata	Superficie attuale	Estensione futura (mq)
Hub ferroviario di Piacenza	112 ha	58 ha	54 ha

Tabella 84 – Superficie nodo

DESCRIZIONE INFRASTRUTTURA

Lo scalo è gestito da Terminal Piacenza Intermodale Srl, società del gruppo Hupac Intermodal Sa, e si estende su una superficie di circa 98.600 metri quadrati, suddivisi tra aree dedicate al terminal, allo stoccaggio, ai binari ferroviari e a magazzini raccordati.

Il nodo offre una rete di relazioni logistiche con l'Italia (Bari, Pomezia), la Germania (Wuppertal), i Paesi Bassi (Rotterdam, Zeebrugge, Liegi) e la Polonia (Lodz).

L'infrastruttura è identificata, secondo la classificazione della rete europea TEN-T, come terminal intermodale della rete globale (Comprehensive node). Le infrastrutture di collegamento allo stesso rientrano sia nella Core network (autostrada A1 e linea ferroviaria sull'asse "Milano-Bologna") che nella Comprehensive network (autostrada A21 Tortona-Piacenza-Brescia e linea ferroviaria Voghera-Piacenza-Cremona).

Il nodo si colloca sulla rete ferroviaria di primo livello individuata nell'aggiornamento del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), allegato al Documento di Economia e Finanza 2017, in cui sono individuati

⁶² Fonte: Carta degli aiuti di stato a finalità regionale" approvata dalla Comunità Europea, per il periodo 2014-2020, così come modificata per il periodo 2017-2020

le infrastrutture sulle quali si effettuano servizi di percorrenza nazionale e internazionale e che costituiscono la struttura portante di offerta di mobilità delle persone e delle merci.

Nodo	Comune	Rete TEN-T	Rete SNIT
Hub ferroviario di Piacenza	Piacenza (PC)	Core network (A1 Milano-Piacenza-Parma, Linea Ferroviaria Milano-Bologna) Comprehensive network (autostrada A21 Tortona-Piacenza-Brescia, linea ferroviaria Voghera-Piacenza-Cremona)	Rete ferroviaria di I livello Rete stradale di II livello

Tabella 85 – Inquadramento del nodo all'interno delle reti di trasporti nazionali ed europee

DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE E ACCESSIBILITÀ

La tabella sotto riportata presenta le caratteristiche dei terminal.

Area complessiva (mq)	Area di stoccaggio (mq)	Area Magazzini (mq)	Area uffici (mq)	Area movimentazione (mq)	Area binari (mq)
98.600	21.000	22.700	3.600	50.000	15.000

Tabella 86 – Dotazioni infrastrutturali presenti nel nodo

Il terminal intermodale di Piacenza sorge a Piacenza, all'intersezione tra l'autostrada A1 e l'autostrada A21 nel tratto che collega Piacenza a Tortona e a Brescia, lungo l'asse ferroviario Milano-Bologna e Piacenza-Cremona.

L'accessibilità ferroviaria è garantita da collegamento diretto alla rete ferroviaria nazionale sulla linea Milano-Bologna e Voghera-Cremona tramite la stazione di Piacenza.

La distanza tra il Porto di Ravenna e il terminal di Piacenza su rete stradale, come su rete ferroviaria, è di circa 235 km.

Nodo	Comune	Accessibilità da rete autostradale / primaria nazionale				Accessibilità stradale da Porto
		Infrastruttura	Casello	Distanza	Accesso	Distanza
Hub ferroviario di Piacenza	Piacenza (PC)	A1 Milano-Bologna A21 Torino-Brescia	Piacenza Sud	<5 km	Indiretto	235 km (via A1- A14- A14dir)

Tabella 87 - Accessibilità stradale del nodo

Nodo	Comune	Linea commerciale	Distanza ferroviaria da Ravenna stazione
Hub ferroviario di Piacenza	Piacenza (PC)	Alessandria-Voghera-Piacenza (rete RFI)	240 km

Tabella 88 – Accessibilità ferroviaria del nodo

IMPRESE INSEDIATE E SPECIALIZZAZIONE SETTORIALI

All'interno del terminal sono presenti 6 imprese, per un totale di 32 addetti, principalmente operanti nel settore della logistica. Il nodo è specializzato nella movimentazione dei contenitori, casse mobili, cisterne, contenitori open top e semirimorchi. Tra le principali categorie merceologiche trattate nel nodo appartengono alle filiere alimentare, commercio all'ingrosso e altri materiali non specializzati (plastica, materiali ferrosi).

Le principali imprese localizzate all'interno delle aree a vocazione logistica sono imprese del trasporto merci e di fornitura di servizi logistici.

7.3 AREE PRODUTTIVE

La Tabella 89 include le aree produttive incluse nella ZLS Emilia-Romagna. Analogamente a quanto illustrato nel paragrafo 7.2, vengono di seguito riportate una scheda descritte delle aree in cui sono contenute una descrizione generale dell'area e della relativa accessibilità stradale e ferroviaria, oltre che ad una descrizione delle tipologie di imprese in essa localizzate. Inoltre, in coerenza con il percorso di identificazione della ZLS Emilia-Romagna (capitolo 6) vengono elencate le specializzazioni settoriali del comune di riferimento.

Comune	Nome aree produttive selezionate	Superficie (ha)
Ravenna (RA)	Le Bassette – Via Baiona	79
Ravenna (RA)	Area Via Vicoli	23
Bagnacavallo (RA)	Area Via Cà del vento	54
Bagnacavallo (RA)	Area Via Sinistra Canale Superiore	52
Lugo/Cotignola (RA)	Centro Merci - Via Cavatorta	43
Cotignola (RA)	Area Vulcaflex - Via Madonna di Genova	25
Cotignola (RA)	Area Sirea-Calpo	33
Conselice (RA)	Area industriale Unigrà	46
Faenze (RA)	Zona industriale Autostrada-Naviglio-S. Silvestro 2	209
Forlì (FC)	Aree industriali Villa Selva e Coriano	230
Forlimpopoli (FC)	Area industriale Villa Selva	43
Cesena (FC)	Aree produttive Cesena	272
Rimini (RN)	Area CAAR	13
Misano Adriatico (RN)	Area APEA Raibano	14
Argenta (FE)	Area APEA Sant'Antonio	48
Bondeno (FE)	Area Riminalda	31
Codigoro (FE)	Area APEA Pomposa/Ponte Quagliotto	98
Ferrara (FE)	Aree Polo Chimico	61
Ostellato (FE)	Area SIPRO	114
Imola (BO)	Area Via Laise	48
Modena (MO)	Area Santa Caterina	10
Concordia sulla Secchia (MO)	Area industriali Concordia sul Secchia	48
Mirandola (MO)	Aree industriali Mirandola	20
Reggiolo (RE)	Aree industriali Rame, Ranaro e Gorna	110

<i>Guastalla (RE)</i>	<i>Area industriale San Giacomo</i>	<i>91</i>
<i>Totale aree produttive</i>		<i>1.815</i>

Tabella 89 - Superfici delle aree produttive incluse nella ZLS Emilia-Romagna

Anche in questo caso, in analogia al capitolo dedicata ai nodi intermodali e aree logistiche, per il calcolo delle distanze stradali tra il Porto di Ravenna e le aree produttive incluse nella ZLS è stata considerata l'intersezione tra Via Classicana e Via Trieste, lungo la dorsale destra Candiano.

7.3.1 AREE LE BASSETTE – VIA BAIONA (COMUNE DI RAVENNA)

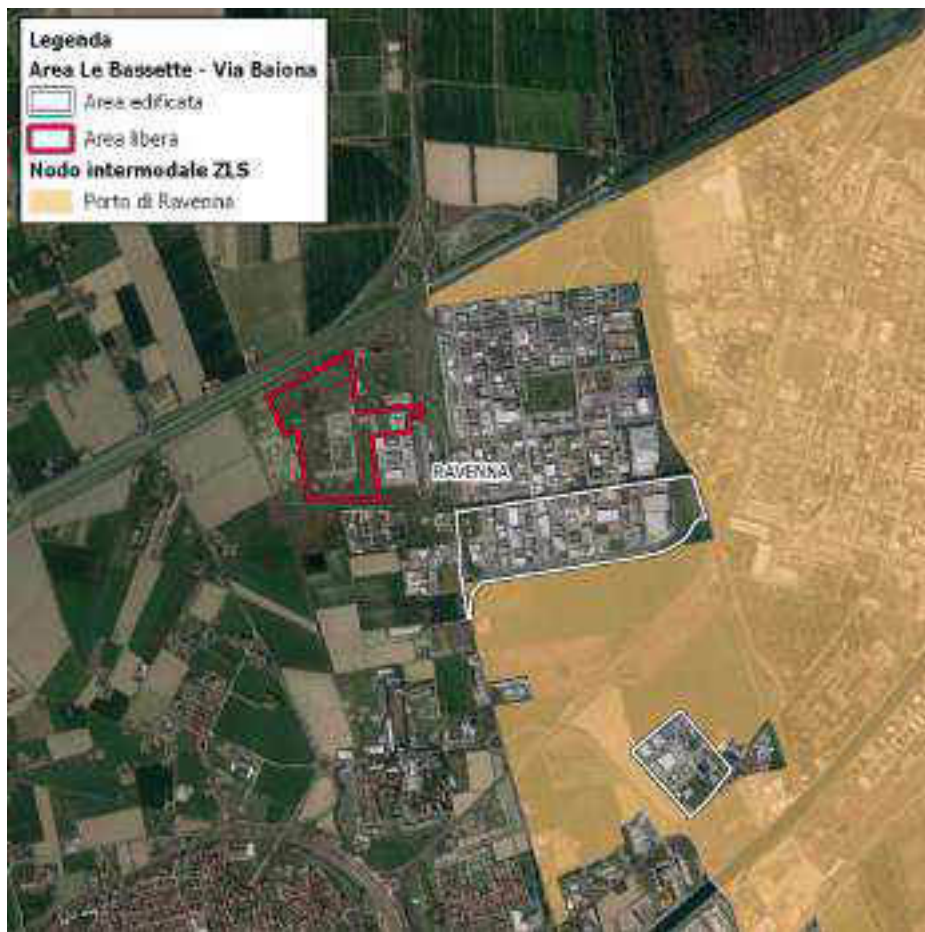


Figura 55 – Ambito Le Bassette – Via Baiona

DESCRIZIONE DELL'AREA

Tra le aree produttive contermini al perimetro del Porto di Ravenna, individuato dal Piano Regolatore Portuale, e inclusa nella ZLS regionale rientrano alcune aree ricadenti nell'ambito produttivo nr.20 "Ravenna – Le Bassette", individuato nel Quadro Conoscitivo del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Ravenna, e l'area produttiva La Baiona, localizzata in un'area interclusa dal perimetro del Piano Regolatore Portuale.

L'ambito Le Bassette è localizzato a nord del centro abitato di Ravenna ed è situata tra l'innesto SS309 "Via Romea" - SS309bis e dell'area produttiva Sinistra Candiano. L'area produttiva "La Baiona" è situata sul lato sinistro del Canale Candiano a nord del ponte mobile "Via Attilio Monti".

L'ambito "Le Bassette – Via Baiona" così individuato raggiunge un'estensione complessiva pari a 79 ha, di cui 67 ha sono riconducibili all'area Le Bassette e la restante parte all'area produttiva "La Baiona". In riferimento alla pianificazione vigente, le aree edificate indicate in figura sono definite aree "Consolidate" dal RUE vigente (approvato il 28/07/09 con Delibera di CC. n.77035/133 e ss.mm.ii) e la area libera è individuata

nel 2POC (approvato con Delibera di C.C. N. 135845/87 del 19/07/2018 e ss.mm.ii) su cui esiste un PUA approvato e convenzionato vigente.

All'interno dell'ambito è presente, inoltre, l'Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata (Apea) "Le Bassette".

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

L'ambito "Le Bassette" è adiacente al perimetro individuato dal PRP e di conseguenza si trova in una posizione strategica rispetto ai principali assi viari di accessibilità del porto. (SS309 "Romea" e SS309bis). L'area industriale "La Baiona" accessibile alla SS309 tramite l'asse viario Via della Chimica e Via Baiona Nord.

La distanza stradale tra il polo individuato e l'innesto tra la A14dir e la SS309bis è inferiore ai 10 km, di seguito si riportano le distanze approssimative dai nodi di interesse della piattaforma logistica regionale:

- Porto di Ravenna: adiacente;
- Centro intermodale Lugo: 30 km (via A14dir);
- Scalo merci Villa Selva: 35 km (via E55/SS3bis);

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Le Bassette – Via Baiona, Ravenna (RA)	A14 dir (via SS309bis)	Svincolo SS16	10km	1km

Tabella 90 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

Nell'area sono presenti medie imprese di specializzazione produttiva coerente ai settori strategici della ZLS-ER oltre ad attività produttivo-artigianali e commerciali non alimentari di superfici rilevanti. Sono inoltre presenti imprese logistiche funzionali al nesso economico-funzionale tra le aree produttive incluse nella ZLS e il Porto di Ravenna.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Le specializzazioni produttive del comune di Ravenna comprendono il settore della meccanica e l'industria del legno e mobili.

7.3.2 AREA VIA VICOLI (COMUNE DI RAVENNA)



Figura 56– Area Via Vicoli

DESCRIZIONE DELL'AREA CANDIDATA

L'area "Via Vicoli" comprende importanti realtà logistiche del comune di Ravenna e viene inclusa nella ZLS Emilia-Romagna in ottica di estensione logistica del retroporto. Le imprese insediate in queste aree, così come alcune di quelle insediate nella zona "Le Bassette" rafforzeranno il nesso economico funzionale dell'intera struttura della ZLS Emilia-Romagna. L'area complessiva ha un'estensione totale di 23 ettari. Le aree ricadenti ai perimetri bianchi riportati in Figura (21 ettari complessivi) sono classificate come "Consolidate" dal RUE vigente. I restanti 2 ettari sono ambiti di espansione dell'area e sono inseriti nel 2° Piano Operativo Comunale (2° POC) del comune di Ravenna.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

L'area "Via Vicoli" è localizzata lungo il tratto della SS16 che funge da tangenziale di Ravenna ed è posizionata a 1km e a 2 km verso sud rispettivamente alla interconnessione tra la SS16 e la SP253 e a quella tra la SS16 e la SS309dir. Considerato l'accesso diretto con la SS16 e le brevissime distanze con due delle principali arterie di accessibilità al Porto di Ravenna si può constatare l'ottimo livello di accessibilità di questa area.

La distanza stradale dal porto di Ravenna è inferiore a 10 km, accessibile da SS16 e viabilità locale.

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Area Via Vicoli, Ravenna (RA)	A14 dir (via SS 309bis)	Svincolo SS16	<5 km	10 km

Tabella 91 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

All'interno delle aree inclusa nella ZLS della Emilia-Romagna rientrano alcune importanti realtà logistiche, grazie alle quali quest'area può essere considerata come estensione del retroporto di Ravenna.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Le specializzazioni produttive del comune di Ravenna comprendono il settore della meccanica e l'industria del legno e mobili.

7.3.3 AREA VIA CA' DEL VENTO (COMUNE DI BAGNACAVALLLO)

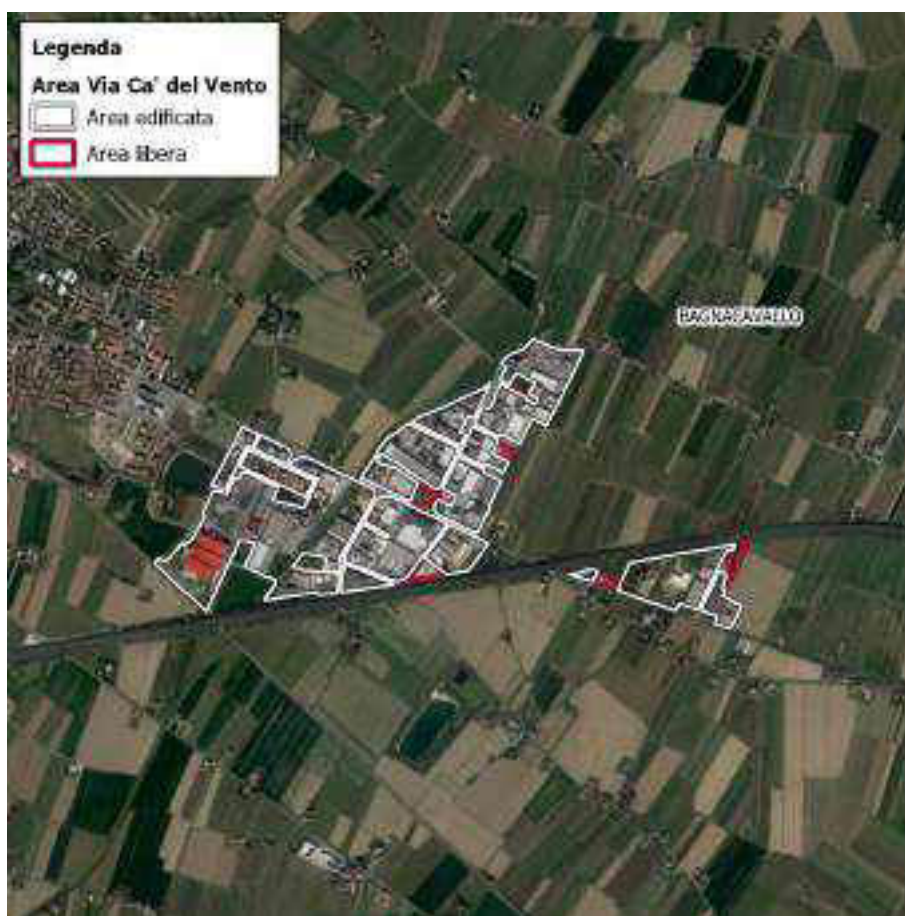


Figura 57 - Ambito Via Ca' del vento

DESCRIZIONE DELL'AREA

L'area inclusa nella ZLS Emilia-Romagna "via Ca' del Vento" comprende alcune delle aree industriali ricadenti all'interno dell'omonimo ambito produttivo, individuato nel Quadro Conoscitivo del PTCP della Provincia di Ravenna (ambito nr.3). L'ambito è ubicato nel comune di Bagnacavallo, a ridosso della linea ferroviaria Castel Bolognese-Ravenna e dell'autostrada A14dir. L'area è per lo più composta da aree consolidate già esistenti (52 ettari) e da aree già consolidate secondo la pianificazione vigente e ancora libera da insediamenti. La pianificazione urbanistica vigente (Norme Tecniche PSC Unione Bassa Romagna– 2017) classifica le aree come "ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale strategico"

La superficie complessiva dell'ambito inclusa nella ZLS della regione Emilia-Romagna è pari a 54 ha.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

L'area individuata è attraversata dalla SP253 "San Vitale", che costituisce l'infrastruttura principale di accessibilità al polo. Lo svincolo "Bagnacavallo" dell'autostrada A14dir è situato a 3 km dall'ambito selezionato. È finanziato e in fase di progettazione avanzata un nuovo

svincolo autostradale sulla A14 dir all'interno dell'area produttiva che potenzierà ulteriormente l'accessibilità stradale dell'area.

L'area è localizzata ad una distanza di 30 km dal Porto di Ravenna (23 km con il nuovo svincolo A14dir) e di 5 km (via SP253) dal Centro intermodale di Lugo.

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Via Ca' del Vento, Bagnacavallo (RA)	A14 dir	Bagnacavallo	<5km	30 km (via A14dir)

Tabella 92 - Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

All'interno dell'area sono presenti imprese del settore dell'industria agroalimentare, meccanico, calzaturiero-tessile e di prodotti per la cura della casa.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra i settori produttivi principali individuati nelle unità locali del comune di Bagnacavallo rientrano l'agroalimentare, l'industria meccanica e il settore tessile e dell'abbigliamento.

7.3.4 AREA VIA SINISTRA CANALE SUPERIORE (COMUNE DI BAGNACAVALLO)



Figura 58 – Ambito Via sinistra canale superiore

DESCRIZIONE DELL'AREA

L'area candidata alla ZLS Emilia-Romagna "Via Sinistra Canale Superiore" comprende alcune aree industriali ricadenti all'interno dell'omonimo ambito produttivo, situato all'interno del comune di Bagnacavallo, a est dell'area industriale "via Ca' del vento". L'ambito è individuato nel Quadro Conoscitivo del PTCP della Provincia di Ravenna (ambito nr.4) ed è formato da due comprensori, collocati in fregio alla linea ferroviaria Castel Bolognese – Ravenna. L'estensione dell'area complessiva è pari a 52 ettari.

Mentre l'area collocata ad est è formata da ambiti già consolidati, l'area ad ovest presenta degli ambiti già consolidati ma liberi da insediamenti, per un'estensione totale di 6 ha, e un'area di notevole estensione (20 ettari, individuata da un triangolo arancione nella Figura 58) libera da insediamenti. L'area ad ovest così individuata, escludendo quindi ambiti già consolidati ma che rimangono inclusi nella ZLS regionale, costituisce la prima APEA avviata in provincia di Ravenna (APEA Via Naviglio) e in cui in parte è stato realizzato un impianto fotovoltaico a compensazione dei consumi energetici dell'APEA stessa. Seppur non sia ancora stato

presentato un PUA per lo sviluppo dell'area evidenziata in arancione, il RUE prevede per quest'area possibilità di attuazioni concrete e di breve periodo, ovvero entro i primi 7 anni dell'istituzione della ZLS regionale. In virtù di tali condizioni l'area viene strategica per i futuri insediamenti produttivi e quindi viene inclusa all'interno della ZLS dell'Emilia-Romagna.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

Le infrastrutture principali di accessibilità alle aree considerate in questo ambito sono la SP253 "San Vitale" e la SP8 "Canale Naviglio". Sono in fase di aggiudicazione da parte di RFI i lavori per la realizzazione della nuova bretella di collegamento tra le due provinciali (comprensiva di un nuovo sottopasso ferroviario), dalla rotonda per l'accesso all'A14dir posta sulla SP8 ad una nuova rotonda sulla SP253 che sarà situata ad ovest del centro abitato: tale nuova bretella, lunga circa 1km, consentirà un accesso immediato e molto più agevole all'area per i mezzi provenienti o diretti alla SP253. Le aree sono prossime allo svincolo "Bagnacavallo" dell'autostrada A14dir, che costituisce l'infrastruttura principale per il collegamento con il porto e i poli logistici della piattaforma regionale. La distanza con il Porto di Ravenna è di 30 km (mediante A14dir) e quella con il Centro Intermodale di Lugo è di 5 km (via SP253), che saranno ridotti a 4km con la nuova bretella.

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Via Sinistra Canale Superiore, Bagnacavallo (RA)	A14 dir	Bagnacavallo	<5km	30 km (via A14dir)

Tabella 93 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

All'interno delle aree sono presenti aziende del settore agroalimentare. L'inclusione delle aree sopra individuate è rafforzata dalla qualificazione ad APEA dell'area di 20 ettari ivi compresa, individuata da un triangolo nella Figura 58. Si sottolinea infatti come la qualificazione ad APEA rappresenti uno dei criteri premianti per l'inserimento delle aree nella ZLS regionale (cfr. capitolo 6).

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra le specializzazioni produttive principali del comune di Bagnacavallo rientrano il settore agroalimentare, dell'industria meccanica e il settore tessile e dell'abbigliamento.

7.3.5 AREA CENTRO MERCI – VIA CAVATORTA (COMUNI DI LUGO E COTIGNOLA)

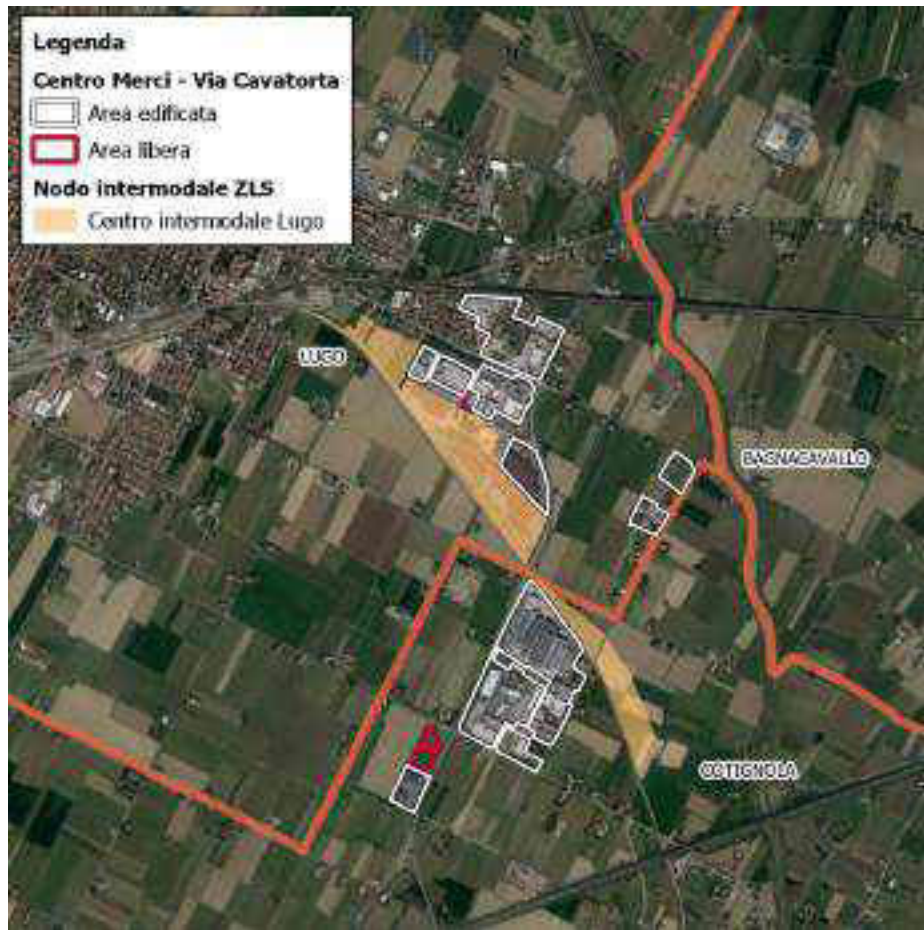


Figura 59 - Ambito Centro Mercè – Via Cavatorta

DESCRIZIONE DELL'AREA

L'area inclusa nella ZLS Emilia-Romagna "Centro merci – Via Cavatorta" comprende alcune delle aree industriali ricadenti all'interno dell'omonimo ambito produttivo, situato a cavallo dei comuni di Lugo e Cotignola e individuato nel Quadro Conoscitivo del PTCP della Provincia di Ravenna.

La superficie dell'ambito candidata alla ZLS della regione Emilia-Romagna è pari a 43 ha e presenta, da normativa di pianificazione urbanistica vigente, alcune aree consolidate libere da insediamenti (per un'estensione complessiva di 1 ettaro) oltre che da una vasta estensione di aree consolidate, già edificate.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

Le aree selezionate, adiacenti al Centro Intermodale di Lugo, sono localizzate ad una distanza inferiore a 2 km dallo svincolo "Lugo-Cotignola" dell'autostrada A14dir che permette i collegamenti con il Porto di Ravenna e con i nodi logistici più prossimi della piattaforma logistica regionale. L'area dista circa 35 km dal Porto di Ravenna (via A14dir).

L'accessibilità diretta al Centro Intermodale di Lugo incrementa l'attrattività dell'area per gli insediamenti di imprese dei settori vocati al trasporto intermodale che possano esprimere delle relazioni commerciali con il Porto di Ravenna.

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
<i>Centro Merci – Via Cavatorta, Lugo/Cotignola (RA)</i>	<i>A14 dir</i>	<i>Lugo Cotignola</i>	<i><5km</i>	<i>35 km (via A14dir)</i>

Tabella 94 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

All'interno dell'area individuata sono presenti importanti realtà aziendali del settore meccanico della filiera agroalimentare, della lavorazione della gomma e della produzione di prodotti di detergenza per la casa.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEI COMUNI DI RIFERIMENTO

Tra le specializzazioni produttive riscontrate nei comuni di Lugo e Cotignola rientrano i settori della meccanica, agroalimentare, legno e mobili, chimica e materie plastiche.

7.3.6 AREA VULCAFLEX – VIA MADONNA DI GENOVA (COMUNE DI COTIGNOLA)



Figura 60 - Ambito Vulcaflex – Via Madonna di Genova

DESCRIZIONE DELL'AREA

L'area inclusa nella ZLS Emilia-Romagna "Vulcaflex – Via Madonna di Genova" comprende alcune aree industriali ricadenti all'interno dell'omonimo ambito produttivo, localizzato all'interno del comune di Cotignola. Il comparto rientra tra gli ambiti produttivi identificati nel PTCP della Provincia di Ravenna (ambito nr.10).

L'estensione complessiva delle aree selezionate è pari a 25 ha, tutti consolidati e categorizzati come "ambiti produttivi di rilievo sovracomunale" dalla pianificazione urbanistica locale (Norme Tecniche PSC Unione Bassa Romagna– 2017). L'ambito selezionato presenta delle aree consolidate libere, caratterizzate dal perimetro rosso, per un'estensione di circa 8 ha.

Le aree selezionate sono collocate in prossimità dello svincolo "Cotignola-Lugo" dell'autostrada A14dir e attraversate da Via Madonna di Genova, che costituisce la infrastruttura di accesso al comparto.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

Le aree selezionate sono collocate in prossimità dello svincolo “Lugo-Cotignola” dell’autostrada A14dir, la quale collega l’area al Porto di Ravenna e con i nodi logistici già inclusi nella ZLS regionale. In virtù della prossimità con il Centro Intermodale di Lugo (3 km), le aree consolidate libere risultano particolarmente attrattive per l’insediamento di imprese dei settori vocati al trasporto intermodale e coerenti con le specializzazioni del Porto di Ravenna, localizzato ad una distanza di 30 km da queste.

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Area Vulcaflex – Via Madonna di Genova, Cotignola (RA)	A14 dir	Lugo Cotignola	<5km	30 km (via A14dir)

Tabella 95 – Accessibilità stradale dell’area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

Le aree selezionate comprendono al loro interno importanti realtà legate al settore della trasformazione di materiale plastiche.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra le specializzazioni produttive del comune di Cotignola rientrano i settori della meccanica e della filiera agroalimentare, l’industria chimica e delle materie plastiche e quella del tessile/abbigliamento.

7.3.7 AREA SIREA-CALPO (COMUNE DI COTIGNOLA)



Figura 61 - Ambito Sirea-Calpo

DESCRIZIONE DELL'AREA

L'area inclusa nella ZLS Emilia-Romagna "Sirea-Calpo" comprende alcune aree industriali ricadenti all'interno dell'omonimo ambito produttivo localizzato nel comune di Cotignola, a nord della località Barbiano. L'area Sirea-Calpo è individuata (scheda nr. 9) nel PTPC della provincia di Ravenna.

L'area è localizzata a ridosso della strada provinciale 7 "Felesio" ed è confinata a nord dal Canale Emiliano Romagnolo.

La superficie dell'ambito "Sirea-Calpo" inclusa nella ZLS è complessivamente pari a 33 ha ed è costituita da ambiti produttivi di rilievo sovracomunali consolidati, di cui alcune porzioni (9 ha, perimetrare in rosso) sono libere da insediamenti esistenti⁶³.

⁶³ Norme Tecniche PSC Unione Bassa Romagna– 2017

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

L'accessibilità al comparto è consentita strada provinciale SP7 "Felesio" che attraversa l'area individuata in direzione nord-sud e mette in collegamento la SP253 "San Vitale" e la SS9 "Via Emilia".

Il comparto è situato ad una distanza stradale inferiore di 35 km rispetto al porto di Ravenna ed è accessibile allo stesso tramite l'autostrada A14 dir, il cui accesso si trova a meno di 5 km dalle aree selezionate (svincolo Lugo-Cotignola).

Di seguito si riportano le distanze approssimative dell'area dai nodi della piattaforma logistica regionale di interesse:

- Porto di Ravenna: 35 km (via A14dir);
- Centro intermodale Lugo: 5 km (via SP95).

Anche in questo caso, la concomitanza tra la prossimità al Centro Intermodale di Lugo e la presenza di aree libere rende di carattere strategico l'inclusione dell'area all'interno della ZLS dell'Emilia-Romagna.

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Area Sirea-Calpo, Cotignola (RA)	A14 dir	Lugo Cotignola	<5km	35 km (via A14dir)

Tabella 96 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

All'interno delle aree individuate sono presenti importanti realtà del settore produttivo agroalimentare.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra le specializzazioni produttive del comune di Cotignola rientrano i settori della meccanica e della filiera agroalimentare, l'industria chimica e delle materie plastiche e quella del tessile/abbigliamento.

7.3.8 AREA INDUSTRIALE UNIGRÀ (COMUNE DI CONSELICE)



Figura 62 – Area industriale Unigrà

DESCRIZIONE DELL'AREA

La località Unigrà, localizzata nel comune di Conselice, comprende un'importante realtà industriale del settore agroalimentare, specializzata nella trasformazione di prodotti agroalimentare destinati alla produzione alimentare.

Secondo la pianificazione urbanistica vigente l'area è classificata come ambito produttivo specializzato di rilievo comunale⁶⁴. L'ambito incluso nella ZLS è composto da un'area già consolidata ed edificata (31 ha), in cui sono presenti gli stabilimenti della realtà industriale, e da due aree di sviluppo, contornate con un perimetro rosso, in fase di consolidamento (15 ha). L'impresa insediata ha infatti avviato uno specifico provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) che le consentirà di ampliare l'Azienda in variante agli strumenti urbanistici per effetto dell'articolo 8 del DPR 160/2010 e dell'art. 53 della L.R. 24/2017.

L'estensione complessiva dell'ambito incluso nella ZLS è di 46 ettari .

⁶⁴ Norme Tecniche PSC Unione Bassa Romagna– 2017

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

L'area sorge lungo via Gardizza a breve distanza dalla SP13 Bastia, strada provinciale di collegamento tra le località Lavezzola e Sant'Agata sul Santerno. È inoltre attraversata dalla linea ferroviaria "Faenza-Lugo-Lavezzola" la quale, attraversando il territorio dell'Unione dei Comuni della Bassa Romagna, mette in collegamento la linea Bologna-Rimini e la linea Ferrara-Ravenna.

Il Porto è raggiungibile tramite la Strada Statale 16 "Adriatica", con un percorso di lunghezza pari circa a 45 km. Il raccordo ferroviario dedicato alla realtà industriale presente nell'area, di prossima realizzazione, consentirà il trasporto su ferro della merce in arrivo dal porto e diretta nell'area esaminata, diminuendo il numero pesanti di mezzi circolanti sulla rete stradale.

Distanze indicative dai nodi logistici di interesse della piattaforma regionale:

- Porto di Ravenna: 40 km (via SS16);
- Centro intermodale Lugo: 20 km (via SP13);
- Scalo merci Villa Selva: 60 km (via A14);

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Area industriale Unigrà, Conselice (RA)	A14dir	Bagnacavallo	20km	50 km (via A14dir) 45 km (via SS16)

Tabella 97 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

La località Unigrà, localizzata nel comune di Conselice, comprende un'importante realtà industriale del settore agroalimentare, specializzata nella trasformazione di prodotti agroalimentare destinati alla produzione alimentare.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Le specializzazioni produttive individuate all'interno del comune di Conselice comprendono il settore agroalimentare e della meccanica, l'industria chimica e delle materie plastiche e del legno/mobili.

7.3.9 AREA INDUSTRIALE AUTOSTRADA - NAVIGLIO (COMUNE DI FAENZA)

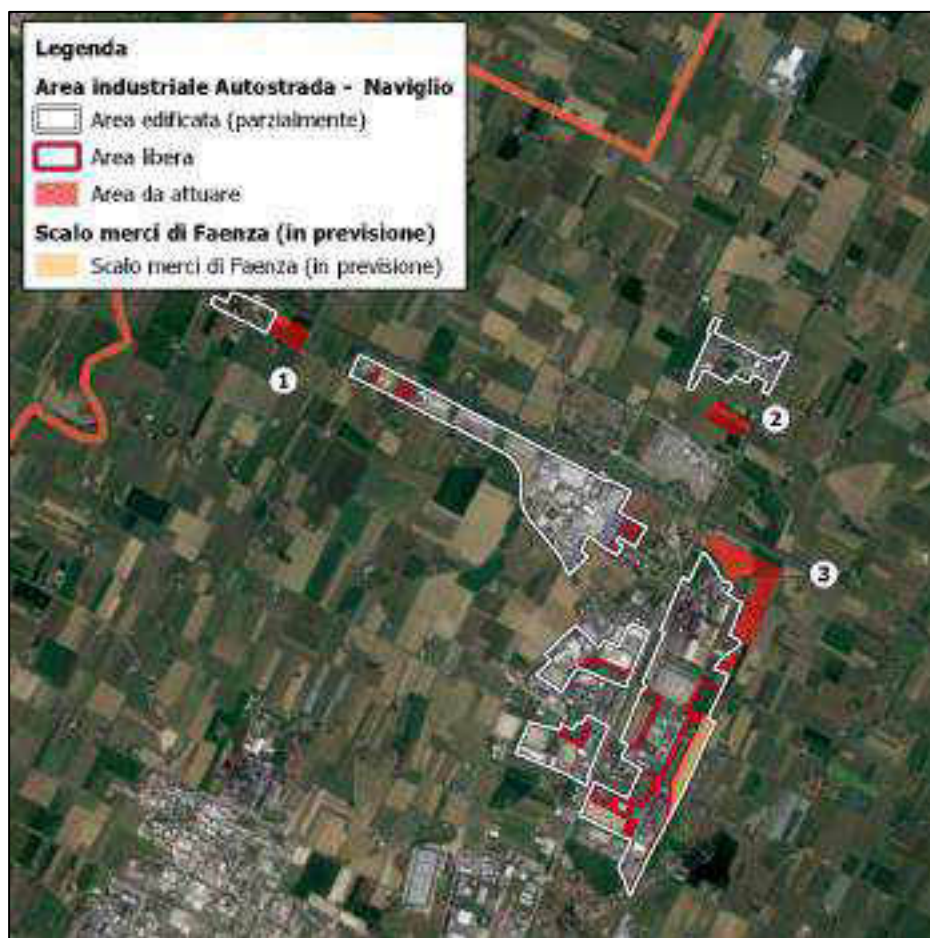


Figura 63– Zona Industriale Autostrada-Naviglio

DESCRIZIONE DELL'AREA

L'estensione complessiva delle aree candidate alla ZLS Emilia-Romagna ricadenti all'interno dell'ambito produttivo n.11 (Zona Industriale Autostrada – Naviglio), individuato nel PTPC della provincia di Ravenna, è pari a 187 ha.

Le aree selezionate risultano classificate secondo la pianificazione urbanistica vigente⁶⁵ come "Ambito specializzato per attività produttive comunali e sovracomunali esistenti". All'interno dell'ambito consolidato (perimetro bianco), la cui estensione è pari a 187 ha, sono presenti 35 ettari liberi da insediamenti esistenti suddivisi in più lotti, tali superfici sono evidenziate in un perimetro rosso. A questi si aggiungono le aree a vocazione produttiva individuate dalle etichette 1 e 2, per le quali sono già stati presentati rispettivamente un Piano urbanistico Attuativo (PUA), la cui approvazione è ipotizzata a fine del 2021/inizio 2022, e un Accordo Operativo (AO). Per l'area numero 3 è prevista entro l'estate 2021 la presentazione di uno specifico PUA. All'interno dell'estensione candidata

⁶⁵ PSC 2009. Piano Strutturale Comunale Associato dei comuni di Faenza, Brisighella, Casola Varesio, Castel Bolognese, Riolo Terme, Solarolo.

ricade anche l'area destinata alla realizzazione del nuovo scalo merci di Faenza⁶⁶.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

L'ambito è attraversato da una viabilità primaria che collega la zona industriale al casello autostradale "Faenza" dell'autostrada A14, che ne assicura l'accessibilità stradale al porto di Ravenna (40 km) tramite l'autostrada A14dir. La distanza dall'attuale scalo merci di Faenza è inferiore ai 5 km.

Distanze indicative dai nodi logistici di interesse della piattaforma regionale:

- Porto di Ravenna: 40 km (via A14dir);
- Centro intermodale Lugo: 15 km (via SP3);
- Scalo merci Villa Selva 30 km (via A14);

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Zona industriale Autostrada-Naviglio, Faenza (RA)	A14	Faenza	<5 km	40 km (via A14dir)
	A14dir	Bagnacavallo	10 km	

Tabella 98 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

Tra le aree selezionate rientrano importanti realtà dell'industria della meccanica e delle ceramiche.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Le specializzazioni produttive individuate nel comune di Faenza corrispondono al settore agroalimentare e della lavorazione e produzione di legno e mobili.

⁶⁶ Scheda progetto U.46 "Area C.N.R. 1 – Scalo merci". Tavola RUE: (P3)_Tavola 7,4

7.3.10 AREE INDUSTRIALI VILLA SELVA E CORIANO (COMUNE DI FORLÌ)

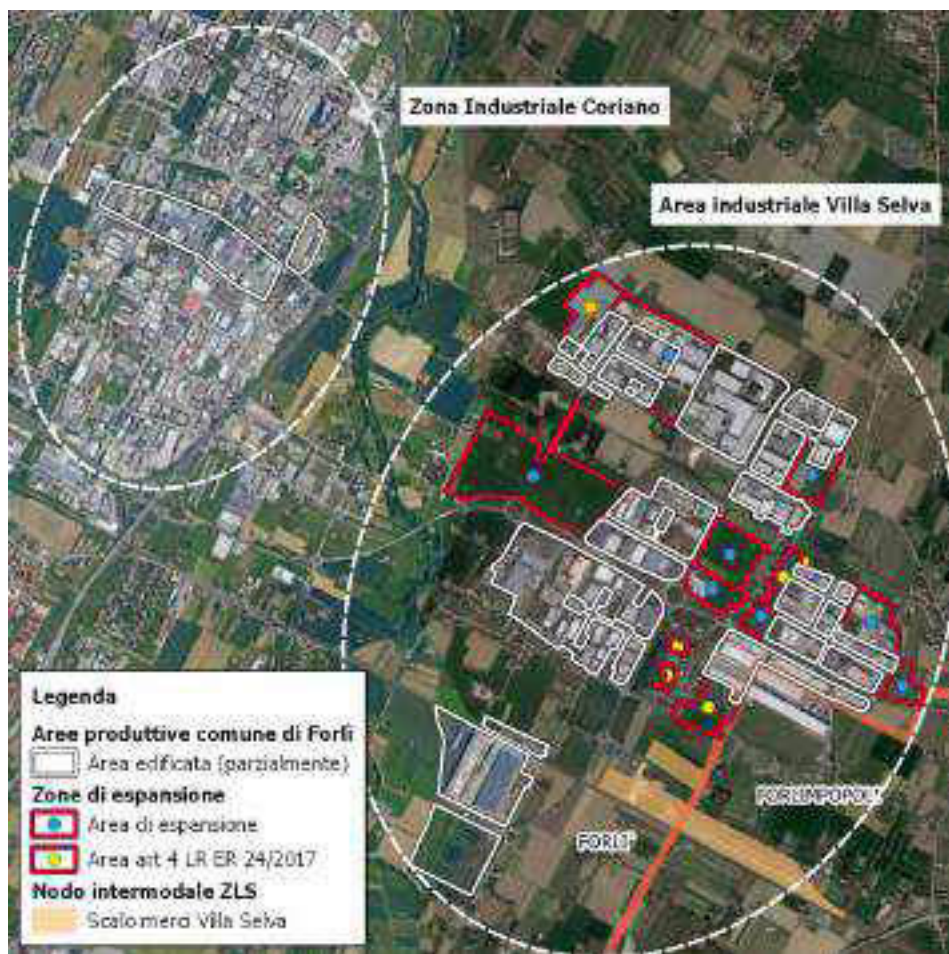


Figura 64 – Aree Industriali Villa Selva e Coriano

DESCRIZIONE DELL'AREA

Le aree incluse nella ZSL dell'Emilia-Romagna del comune di Forlì si estendono su una superficie di estensione complessiva pari a 230 ettari e sono ricomprese per la quasi totalità (210 ha) all'interno dell'area industriale "Villa Selva", la quale comprende al proprio interno delle aree qualificate ad APEA e per la restante parte nell'area industriale di Coriano (20 ha).

Le aree nell'area industriale di Villa Selva, definita come ambito specializzato per attività produttive dalla normativa vigente (PSC 2007 - comune di Forlì⁶⁷), possono essere suddivise in tre categorie:

- Aree consolidate: fanno parte del tessuto consolidato di completamento (141 ha). La maggioranza di queste aree risultano già edificate. Per quanto riguarda le aree libere consolidate si può affermare che la loro edificazione è diretta, senza previa

⁶⁷ Approvato con Delibera di C.C. n° 179 del 01/12/2008

realizzazione di opere di urbanizzazione o necessità di convenzionamento.

- Aree di espansione (56 ha): aree edificabili a seguito di convenzionamento con il Comune per la realizzazione di opere di urbanizzazione. Sono quelle prossime al convenzionamento ovvero in attuazione.
- Aree art.4 Legge Regionale 24/2017 (13 ha): sono le aree la cui attuazione è subordinata all'adesione al bando art 4 LR ER 24/2017 recentemente approvato.

La pianificazione vigente attribuisce alle zone di espansione dell'area produttiva di Villa Selva una vocazione di tipo produttivo/terziario.

Le aree produttive incluse nella ZLS ricadenti nell'area di Coriano risultano già edificate.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

Le aree sopra descritte sono ubicate lungo una rete viaria che consente sia l'accesso diretto alla tangenziale Est di Forlì, la quale conduce allo svincolo "Forlì" dell'A14, sia alla SS9 Via Emilia. La distanza tra le aree selezionate e il Porto di Ravenna è di circa 50 km (via SS9 e E45-SS3bis). Inoltre, l'accessibilità diretta allo scalo merci Villa Selva, distante 1 km, incrementa la vocazione delle aree all'utilizzo trasporto merci per l'approvvigionamento e la spedizione dei materiali.

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Aree industriali Villa Selva e Coriano, Forlì (FC)	A14	Forlì	10km	50 km (via E45-SS3bis)
	E45-SS3bis	Cesena	10 km	

Tabella 99 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

Tra le aree incluse nella ZLS del comune di Forlì è ricompresa l'area produttiva ecologicamente attrezzata di Villa Selva, incluso un Campo Solare termodinamico completamente funzionante al servizio dell'APEA stessa, oltre che importanti realtà aziendali impiegate nei settori della metallurgia e della meccanica. Tra i settori delle principali imprese ricadenti nell'aree selezionati della zona industriale di Coriano rientrano quello agroalimentare e il settore di produzione di macchine ad uso agricolo.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra i principali settori produttivi del comune di Forlì rientrano la meccanica, l'industria dei mobili e del legno, il settore della chimica e delle materie plastiche e dell'agroalimentare.

7.3.11 AREA VILLA SELVA (COMUNE DI FORLIMPOPOLI)

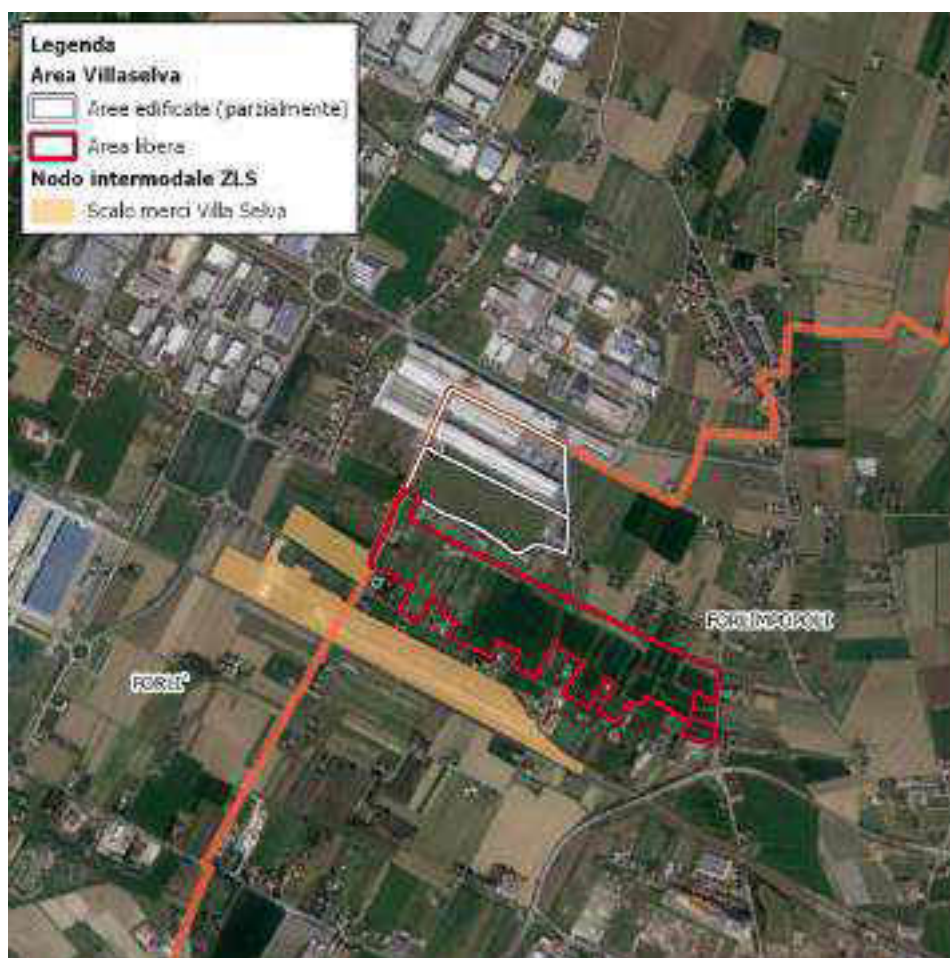


Figura 65 – Area Villa Selva

DESCRIZIONE DELL'AREA

L'area inclusa nella ZLS regionale ricompresa nel comune di Forlimpopoli comprende un ambito consolidato di 17 ha e composta da un'area in cui è insediata un gruppo leader mondiale nella trasformazione dell'acciaio e da porzione ancora libera da insediamenti, la cui estensione è pari a 8 ettari.

L'area comprende anche un ambito destinato a nuove attività produttive (A13-3), per il quale è di imminente presentazione il progetto di Accordo Operativo, ai sensi dell'art. 38 della Legge Regionale 24/2017. L'estensione di tale ambito è pari a circa 26 ettari.

La superficie complessiva dell'area industriale del comune di Forlimpopoli è pari a 43 ettari.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

L'area industriale di Forlimpopoli sorge al confine con il comune di Forlì e fa parte dello stesso distretto industriale già incluso nella ZLS e ricadente nel territorio del comune forlivese. L'accessibilità stradale e ferroviaria dell'area è quindi la stessa di quella di Forlì: l'area è accessibile dall'autostrada A14 (casello di Forlì, distante meno di 10 km) mediante la

tangenziale est di Forlì quella inclusa nella ZLS ricadente nel comune di Forlì ed è collegata a sud alla SS9 Via Emilia.

La distanza tra l'area industriale e il Porto di Ravenna è di circa 50 km (via SS9 e E45-SS3bis). Inoltre, l'accessibilità diretta allo scalo merci Villa Selva, distante 1 km, incrementa l'attrattività dell'area per gli insediamenti di imprese che utilizzano il trasporto intermodale per l'approvvigionamento e la distribuzione delle materie prime e dei lavoratori.

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Villa Selva, Forlimpopoli (FC)	A14	Forlì	10km	50 km (via E45-SS3bis)
	E45-SS3bis	Cesena	10 km	

Tabella 100 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

Nell'ambito consolidato è presente un'importante realtà produttiva leader mondiale nel settore della metallurgia.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra le specializzazioni produttive riscontrate nel comune di Forlimpopoli rientrano i settori della meccanica, legno e mobili, chimica e materie plastiche.

7.3.12 AREE PRODUTTIVE CESENA (COMUNE DI CESENA)



Figura 66 – Aree produttive Cesena nord

DESCRIZIONE DELL'AREA

Le aree produttive incluse nella ZLS Emilia-Romagna del comune di Cesena possono essere raggruppate in due ambiti territoriali distinti:

- Area Nord: comprende gli ambiti produttivi dall'area industriale "Pievesestina", oltre ad altri ambiti localizzati in prossimità del casello "Cesena" dell'autostrada A14 e lungo la strada provinciale SP140 "Diegaro Sant'Egidio" che collega l'area Pievesestina al suddetto casello autostradale. L'estensione complessiva di questo ambito è pari a 240 ettari
- Area Sud: comprende due aree produttive in cui sono presenti importanti imprese dell'industria agroalimentare. L'estensione complessiva di questo ambito è pari a 32 ettari

L'area individuata presenta un'estensione complessiva pari a 272 ettari e una superficie edificabile residua pari di 37 ettari. Le aree libere sono sia disponibili per nuovo insediamento (sia per intervento diretto e sia per attuazione mediante pianificazione attuativa) che per ampliamento di insediamenti esistenti.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA



Figura 67 - Aree produttive Cesena Sud

L'agglomerato dell'area Cesena Nord è localizzato in posizione strategica rispetto alla rete viaria primaria e a quella di accessibilità del porto di Ravenna. L'area è collocata infatti in prossimità degli accessi della A14 e della E45-SS3bis. Anche l'area Sud, localizzato a meno di 15 km dall'area Cesena Nord, presenta un elevato livello di accessibilità rispetto alla rete stradale primaria della Regione, essendo adiacente allo svincolo della E45-SS3bis prossimo alla località San Vittore.

Le aree di Cesena incluse nella ZLS sono prossime scalo merci Villa Selva (meno di 15 km), accessibile tramite la SS9 Via Emilia. La distanza dal Porto di Ravenna è pari a circa 35km (via E45-SS3bis)

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Aree produttive Cesena Cesena (FC)	A1/ E45-SS3bis	Cesena Nord	<5 km	35km (via E45-SS3bis)

Tabella 101 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

Le aree individuate comprendono importanti realtà produttive di rilievo internazionale specializzate, in particolare, nei settori produttivi dell'industria agroalimentare e delle costruzioni. L'istituzione della ZLS potrebbe rappresentare per le aree già edificate un'importante occasione di riqualificazione o sostituzione degli insediamenti esistenti.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra i principali settori produttivi del comune di Cesena rientrano la meccanica, l'industria dei mobili e del legno e del tessile.

7.3.13 AREA CAAR – CENTRO AGROALIMENTARE RIMINESE (COMUNE DI RIMINI)



Figura 68 - Area Caar

DESCRIZIONE DELL'AREA

Le aree del comune di Rimini incluse nella ZLS Emilia-Romagna ricadono all'interno del polo funzionale n.11 ("Porta nord e polo logistico commerciale integrato di Rimini Nord/Santarcangelo") regolato dalla pianificazione urbanistica vigente⁶⁸. Il polo rappresenta un'importante infrastruttura logistica del settore agroalimentare e la sua inclusione all'interno della ZLS viene ritenuta strategica per il rafforzamento della relativa filiera, che risulta tra le più rilevanti anche per il Porto di Ravenna.

Nello specifico vengono candidate tre ambiti dell'area CAAR (Centro Agroalimentare Riminese) che ricadono all'interno del piano particolareggiato di iniziativa pubblica approvato in data 19/12/2001. Per due di questi (denominati Unità 1 e Unità 2), che risultano parzialmente edificati e presentano una superficie territoriale complessiva di 8 ettari, è in essere una convenzione vigente ed è disponibile una superficie residua di 1,5 ettari. Per l'area libera (Unità 3), di estensione pari a 6 ettari. la

⁶⁸ PTC approved with provincial council decision n. 61 of 23/10/2008 and ss.mm.ii., PSC approved with municipal council decision n. 15 of 15/03/2016 and ss.mm.ii

convenzione non è più vigente ma si potrebbe procedere all'attuazione delle previsioni urbanistiche. La superficie residua di quest'area, le cui opere di urbanizzazione sono già attuate, è pari a 2,5 ettari.

L'estensione complessiva delle aree incluse nella ZLS è pari a 13 ettari.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

Le aree sono adiacenti al casello autostradale dell'A14 Rimini Nord e quindi è collocata in posizione strategica rispetto alla rete primaria stradale, anche in virtù della vicinanza con la SS16. L'area è distante dal Porto 60 km via A14-E55 e 50 km via SS16.

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Area CAAR, Rimini (RN)	A14	Rimini Nord	<5 km	50km (via SS16)
	SS16	SS16	<5 km	

Tabella 102 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

All'interno dell'area individuata sono presenti attività legate alla filiera logistica del settore agroalimentare, ovvero una delle filiere produttive di riferimento per il Porto di Ravenna, a conferma la strategicità dell'inclusione nella ZLS dell'area CAAR.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra le specializzazioni produttive del comune di Rimini rientrano il settore della meccanica, le industrie del legno e della meccanica.

7.3.14 AREA APEA RAIBANO (COMUNE DI MISANO ADRIATICO)



Figura 69 - Area Raibano

DESCRIZIONE DELL'AREA

Le aree incluse nella ZLS del comune di Misano Adriatico ricadono all'interno dell'Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata (APEA) di Raibano, la quale si estende anche nei territori dei comuni limitrofi di Riccione e Coriano.

L'ambito incluso nella ZLS è formato da tre aree libere (comparto 9, comparto 10 e comparto 11), per le quali l'Amministrazione comunale ha ricevuto delle manifestazioni di interesse da parte di aziende che svolgono attività anche nell'ambito della logistica e che potranno instaurare contatti e relazioni privilegiate per i trasporti con il Porto di Ravenna, a favore del potenziamento del nesso economico e funzionale della ZLS dell'Emilia-Romagna. La scelta è ricaduta su questi tre specifici comparti in quanto, in data 30/07/2020 mediante deliberazione del Consiglio Comunale n.27, è stata adottata una specifica variante di PUA grazie alla quale è probabile che l'attuazione di tali aree possa essere anticipata rispetto ai restanti comparti liberi. Le modalità attuative per gli insediamenti di nuove imprese sono regolate da un Accordo di programma sottoscritto nel 2010 dalla Provincia di Rimini e dai comuni interessati dall'APEA (Misano Adriatico, Riccione e Coriano), mentre le norme tecniche di attuazione per l'attuazione del Piano Urbanistico

Attuativo sono state approvate in data 08/04/2014, con delibera di Consiglio Comunale n. n.37.

L'estensione complessiva dei comparti del comune di Misano inclusi nella ZLS è pari a circa 14 ettari.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

Gli ambiti considerati dell'area di Raibano sono situati nelle adiacenze del casello autostradale di Riccione (A14) e della strada statale Adriatica SS16, distante meno di 3 km. L'Accordo di Programma dell'APEA di Raibano prevede una serie di interventi destinati a incrementare l'accessibilità dell'area, garantendo e potenziando il collegamento della rete stradale interna dei comparti al casello della A14 di Riccione e alla futura variante della SS16 "Adriatica" nei tratti Riccione – Cattolica e Rimini - Riccione, già descritti nel paragrafo 5.4.1.

Le aree incluse nella ZLS si trovano a 70 km dal Porto di Ravenna (via A14-SS16) e a 60 km dallo scalo merci di Villa Selva (via A14-SS9)

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Area Raibano, Misano (RN)	A14	Riccione	<5 km	70km (via A14-SS16)

Tabella 103 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

Le tipologie di imprese insediate all'interno dell'APEA di Raibano sono principalmente legate al settore dell'edilizia, agroalimentare (produzione e distribuzione) e della metallurgia.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra le specializzazioni produttive del comune di Misano Adriatico rientrano il settore del tessile e abbigliamento

7.3.15 AREA APEA SANT'ANTONIO (COMUNE DI ARGENTA)

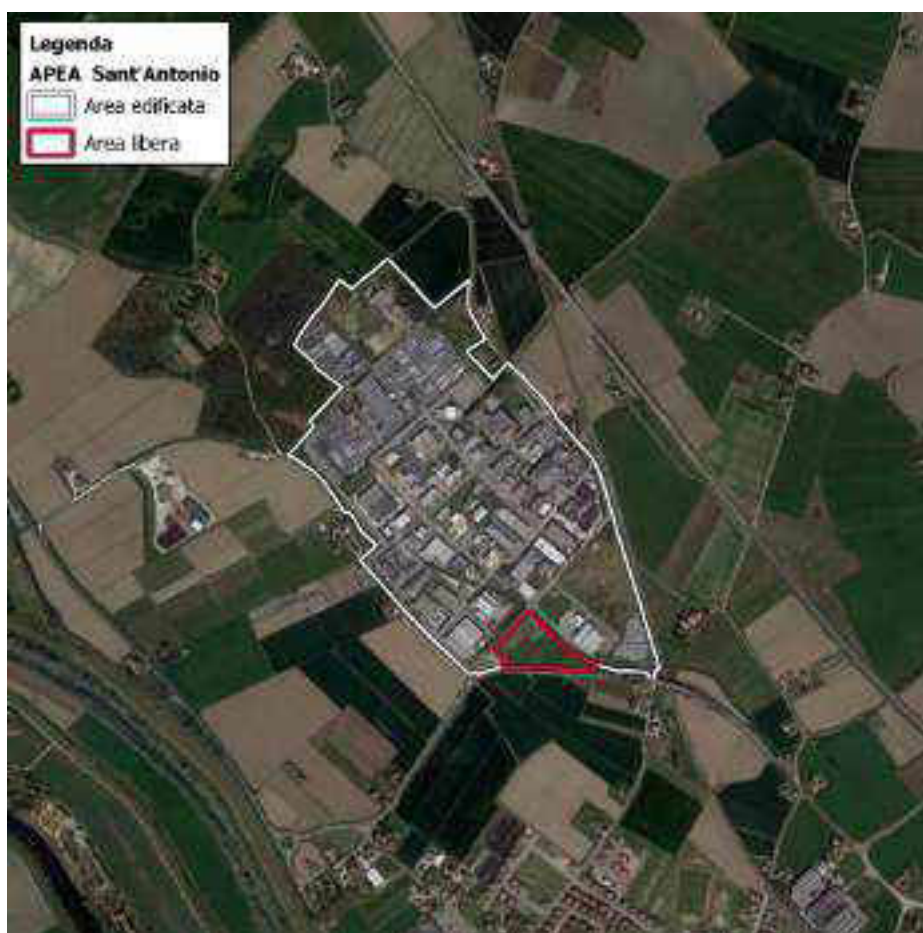


Figura 70 – APEA Sant'Antonio

DESCRIZIONE DELL'AREA

Le aree incluse nella ZLS-ER del comune di Argenta ricadono all'interno dell'APEA Sant'Antonio, classificata come "Ambito produttivo" secondo la normativa urbanistica vigente ⁶⁹. L'ambito è situato a nord del capoluogo, in un'area di recente urbanizzazione, relativamente distante dall'abitato. Si tratta di un ambito di particolare rilevanza, data anche dalla sua estensione consistente. Come ulteriore criterio di inclusione all'interno della ZLS regionale, L'APEA Sant'Antonio è stata inserita all'interno delle aree ammissibili agli interventi di infrastrutturazione di rete per la banda ultra-larga (BUL) ⁷⁰.

All'interno dell'area consolidata è presente un'area libera di estensione pari a circa 2 ettari, edificabili attraverso intervento edilizio diretto.

La superficie complessiva dell'APEA Sant'Antonio candidata a ZLS è pari a 48 ettari.

⁶⁹ Scheda n.3 – Quadro conoscitivo associato del PSC di Argenta Approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 89 del 05.10.2009

⁷⁰ Delibera di Giunta regionale n. 1070 del 11 luglio 2016.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

L'accessibilità è garantita dal tratto di circonvallazione del centro abitato che conduce alla SS16 e che ne servirà anche il nuovo tracciato, Variante di Argenta – 1° lotto, che consentirà ai mezzi in provenienza da sud di evitare l'attraversamento del centro abitato. La distanza dal Porto di Ravenna è di 50 km (via SS16)

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
APEA Sant'Antonio, Argenta (FE)	SS16		<5 km	50km (via SS16)

Tabella 104 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

All'interno dell'area individuata sono presenti imprese legate ai settori agro-alimentare e dell'arredamento e alla lavorazione di materiali compositi. Le principali imprese appartenenti a questi settori sono principalmente vocate all'export e, in virtù dell'inclusione nella ZLS regionale, potrebbero riconsiderare il reindirizzamento dei propri traffici merci, ad oggi diretti ad altri porti nazionali, in favore del porto di Ravenna.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra le specializzazioni produttive del comune di Argenta rientrano il settore agroalimentare, meccanica e del tessile-abbigliamento.

7.3.16 AREA RIMALDA (COMUNE DI BONDENO)



Figura 71 - Bondeno

DESCRIZIONE DELL'AREA

Le aree produttive individuate nel comune di Bondeno, nella provincia di Ferrara, e incluse nella ZLS regionale sono classificate come ambito specializzato per attività produttive esistenti o di nuova espansione, secondo la normativa urbanistica vigente⁷¹. Le aree incluse nella ZLS occupano una superficie complessiva di 31 ettari e sono suddivise in due settori.

Il settore 1 rientra nell'ambito consolidato di Bondeno, ha un'estensione pari a circa 11 ettari ed è classificato come "ambito specializzato per attività produttive di nuova espansione" (AP03, Scheda 24). Tale superficie è oggetto di una proposta di riconversione e riqualificazione finalizzata alla realizzazione di una piattaforma logistica per il deposito e trasporto di autovetture e presenta tempistiche di realizzazione con potenziale ultimazione nel primo semestre 2022, pertanto compatibile e coerente con la programmazione della zona ZLS.

Il settore 2 ricade all'interno dell'ambito "Rimalda" ed è collocato in adiacenza allo scalo merci di Bondeno, già incluso nella ZLS come livello

⁷¹ Piano Strutturale Comunale approvato dal Consiglio Comunale in data 19/12/2016

di priorità 1, sulla linea ferroviaria Ferrara-Suzzara (rete FER). Tale settore si estende su una superficie di circa 20 ettari, dei quali 18 sono liberi o occupati da fabbricati dismessi che potrebbero attrarre nuovi insediamenti produttivi o ampliamenti di insediamenti esistenti, con tempistiche di attuazione particolarmente brevi trattandosi di ambito specializzato per attività produttiva già completamente urbanizzato. Le destinazioni d'uso ammesse permettono insediamenti di attività produttive manifatturiere, di servizio e terziarie. L'ambito Riminalda ricade all'interno delle aree ammissibili agli interventi di infrastrutturazione di rete per la banda ultra-larga (BUL)⁷². Nella fase di consultazione sono state recapitate alla Regione diverse manifestazioni di interesse all'ingresso delle aree di Bondeno nella ZSL da parte di imprese del tessuto produttivo territoriale.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

Le aree del comune di Bondeno sono collegate alla viabilità primaria di riferimento per la ZLS (SS16 e RA8) mediante la SP18 Via per Zerbinato e la SP69 Via Virgiliana. La distanza dalla SS16 è pari a 20 km.

La futura viabilità di adduzione tra Bondeno e l'asse Cispadano, Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana, permetterà un notevole potenziamento dell'accessibilità delle aree della ZLS che potrebbe accrescere anche l'attrattività per i futuri insediamenti produttivi e per favorire le relazioni commerciali con il Porto di Ravenna, localizzato ad una distanza di circa 100 km.

L'accessibilità ferroviaria è garantita dallo scalo merci di Bondeno, adiacente al settore 2 candidato alla ZLS. Lo scalo, inserito nella piattaforma logistica integrata regionale dal PRIT 2025, è localizzato lungo la linea FER Ferrara-Suzzara ed è collegato al Porto di Ravenna tramite la linea RFI Ferrara-Ravenna. La presenza dello scalo potrebbe favorire l'insediamento di imprese dei settori vocati al trasporto intermodale.

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Area Riminalda, Bondeno (FE)	SS16		20 km	100km (via SS16)
	A13	Ferrara Nord	30 km	115 km (via SS16-RA8-SS309)

Tabella 105 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

Nelle aree produttive del comune di Bondeno sono localizzate imprese del settore della meccanica e della logistica e della filiera agroalimentare.

⁷² Delibera di Giunta regionale n. 1070 del 11 luglio 2016.

Nella fase di consultazione sono state recapitate alla Regione Emilia-Romagna diverse manifestazioni di interesse per l'insediamento nelle aree di Bondeno incluse nella ZSL da parte di imprese del tessuto produttivo del territorio. Tali imprese hanno sottolineato come la presenza dello scalo ferroviario di Bondeno adiacente alle aree produttive incluse nella ZLS rappresenti un'occasione di primaria importanza per reindirizzare i propri traffici merci sul Porto di Ravenna e successivamente trasportarli agli stabilimenti servendosi dello scalo ferroviario ad esse adiacente e incluso nella ZLS.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra le specializzazioni produttive del comune di Bondeno rientrano il settore della chimica e delle materie plastiche e del tessile-abbigliamento

7.3.17 AREA APEA POMPOSA/PONTE QUAGLIOTTO (COMUNE DI CODIGORO)



Figura 72 - Area produttiva Pomposa/Ponte Quagliotto

DESCRIZIONE DELL'AREA

Le aree del comune di Codigoro, nella provincia di Ferrara, incluse nella ZLS della Regione Emilia-Romagna comprendono alcune aree produttive ricadenti all'interno dell'APEA "Pomposa – Ponte Quagliotto". L'ambito incluso nella ZLS comprende al suo interno aree consolidate, in cui sono localizzate importanti realtà che presentano già relazione commerciali con il Porto di Ravenna, e alcune aree di espansione. La pianificazione vigente individua l'area come "ambito di rilievo sovracomunale da qualificare come Area Ecologicamente Attrezzata" (PTCP delle Provincia di Ferrara). Si segnala che, a rafforzamento dell'inclusione di quest'area nella ZLS, l'APEA "Pomposa – Ponte Quagliotto" ricade tra le aree ammissibili agli interventi di infrastrutturazione di rete per la banda ultra-larga (BUL). Sempre a supporto dell'inclusione nella ZLS sono pervenute durante la fase di consultazione diverse lettere di supporto di imprese del tessuto produttivo locale.

Oltre all'APEA, sono inclusi anche due insediamenti produttivi satelliti strettamente legati al sistema produttivo agricolo-alimentare.

L'estensione complessiva dell'area inclusa nella ZLS è di 98 ettari, dei quali 7 sono liberi da insediamenti produttivi. Anche i lotti produttivi già esistenti presentano aree libere al loro interno.

Stante le manifestazioni di interesse ad effettuare il potenziamento dei propri siti produttivi di due importanti aziende già insediate all'interno del perimetro identificato per la ZLS, si conviene che l'inclusione delle aree indicate nella figura sottostante, della consistenza di circa 30HA, possa avvenire, qualora vi siano le condizioni necessarie e in coerenza con gli strumenti urbanistici comunali, in fase successiva e in seguito alla approvazione da parte degli organi competenti.



Figura 73b - Area produttiva Pomposa/Ponte Quagliotto

Le modalità attuative e i parametri edilizi ed ambientali dei nuovi interventi si attuano sulla base della programmazione temporale del POC, previa approvazione di un PUA, esteso a ciascun comparto di attuazione individuato dal suddetto POC.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

Le aree del comune di Codigoro incluse nella ZLS ER sono localizzate lungo la SS309 "Romea", ovvero lungo uno dei principali assi viari di accesso al Porto di Ravenna. Le aree distano dal Porto circa 55 km. L'accessibilità dei comparti produttivi alla SS309 verrà potenziata attraverso interventi di messa in sicurezza delle intersezioni.

Il comparto dispone di uno scalo merci ferroviario, di recente realizzazione, connesso alla linea Codigoro-Ferrara (rete FER) che

potrebbe diventare un asse strategico importante per la movimentazione futura delle merci.

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
APEA Pomposa/Ponte Quagliotto, Codigoro (FE)	SS309		<5 km	55km (via SS309)

Tabella 106 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

Nelle aree selezionate sono localizzati imprese leader a livello internazionale nel settore agroalimentare, della produzione di pannelli truciolari grezzi e nobilitati e del settore logistico e del trasporto merci a supporto delle attività già insediate. Come già anticipato alcune di queste imprese hanno rapporto consolidato di relazioni commerciali con il Porto di Ravenna. A sostegno dell'inclusione dell'area nella ZLS regionale sono pervenute, durante la fase di consultazione, diverse lettere di supporto di imprese del tessuto produttivo locale nelle quali viene sottolineato come l'inclusione nella ZLS rappresenti un'occasione unica di rilancio del settore produttivo del territorio.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra le specializzazioni produttive del comune di Codigoro rientrano i settori agroalimentare e meccanica e del tessile/abbigliamento

7.3.18 AREE POLO CHIMICO (COMUNE DI FERRARA)

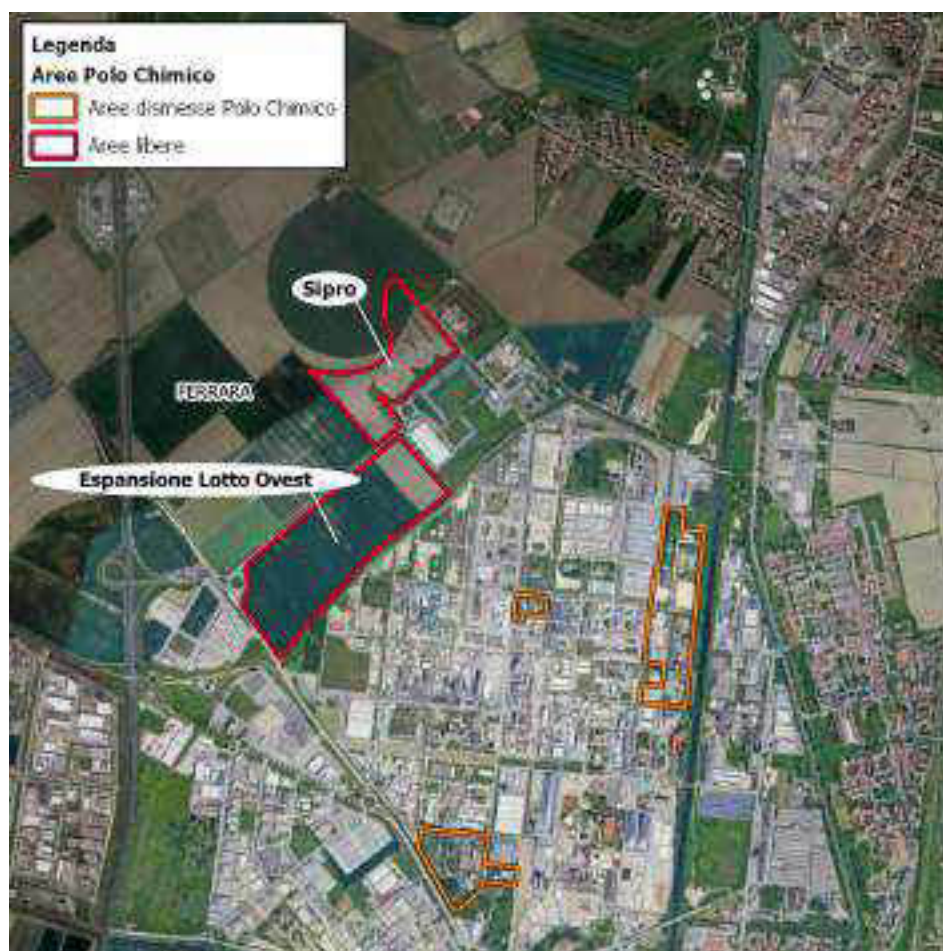


Figura 74 – Comune di Ferrara

DESCRIZIONE DELL'AREA

Le aree del comune di Ferrara incluse nella ZLS ricadono all'interno dell'area "Polo Chimico – SIPRO via Battistella, classificata come "Ambito specializzato per attività produttive di nuovo insediamento" secondo la normativa urbanistica vigente (PSC, approvato dal Consiglio Comunale in data 16/04/2009), a cui si aggiunge un'area di espansione a ovest del Polo Chimico. Nella fattispecie le aree incluse comprendono:

- Tre lotti dismessi interne al Polo Chimico e resi disponibili per nuovi insediamenti, per un'estensione complessiva di 20 ettari. Le aree risultano convenzionate con permesso di costruire in attuazione del PUA vigente, presentato da una società privata e convenzionato il 26/10/2012
- L'area Sipro – via Battistella, che copre un'area di 13 ettari. Anche in questo caso si tratta di un ambito già convenzionato, con permesso di costruire in attuazione del PUA vigente. Il piano attuativo di iniziativa pubblica è stato convenzionato il 28/10/2008
- Area di espansione Ovest del Polo Chimico, a cui corrisponde una superficie di 28 ettari. L'area, non ancora attuata, è individuata nella variante al secondo POC.

L'estensione dell'area complessiva inclusa nella ZLS, che non presenta ambiti già insediati, è di 61 ha.

Tali aree sono localizzate nei territori del comune di Ferrara ricadenti tra le aree agevolate⁷³ previste dall'art. 107 paragrafo 3 lettera C del Testo Unico sul Funzionamento dell'Unione Europea e quindi possono godere agevolazioni di carattere fiscale riservate alle sole Zone Economiche Speciali (art.1, comma 313 Legge di Bilancio 160/2019)

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

L'area individuata è localizzata immediatamente a ridosso dello svincolo Ferrara Nord dell'autostrada A13 ed è altresì direttamente accessibile dalla SS 16. La distanza stradale dal porto di Ravenna è di 90 km, direttamente raggiungibile tramite la SS16 o il Raccordo Autostradale Ferrara-Porto Garibaldi e la SS309 Romea.

L'ambito produttivo è collegato tramite ramo ferroviario dedicato alla stazione ferroviaria di Ferrara e pertanto alle linee Ravenna-Suzzara (attualmente oggetto di intervento di ammodernamento con realizzazione di tunnel di attraversamento della città) e Bologna-Padova. L'area è inoltre dotata di darsena sull'Idrovia Ferrarese Pontelagoscuro-Porto Garibaldi (in corso di adeguamento alla V classe idroviaria).

L'area è infine collegata tramite pipeline ai poli industriali chimici di Ravenna e Marghera (Venezia).

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Aree Polo Chimico, Ferrara (FE)	SS16		10 km	90 km (via SS16-RA8-SS309)
	A13	Ferrara Nord	<5 km	100 km (via SS16)

Tabella 107 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

All'interno del Polo e delle aree selezionate sono presenti imprese e multinazionali legate ai settori chimico e delle materie plastiche, logistico e di produzione di energia. All'interno del Polo Chimico sono presenti circa 1.750 addetti, oltre a 600 dipendenti nell'indotto. Le caratteristiche peculiari delle aree di Ferrara incluse nella ZLS regionale, tra cui rientrano ad esempio la presenza di multinazionali a livello industriale, le dotazioni infrastrutturali dell'area e l'appartenenza alle aree agevolate previste dall'art. 107 paragrafo 3 lettera C del TFUE, costituiscono elementi di forte

⁷³ Fonte: Carta degli aiuti di stato a finalità regionale" approvata dalla Comunità Europea, per il periodo 2014-2020, così come modificata per il periodo 2017-2020

attrattività per nuovi investitori del settore produttivo e per lo sviluppo di imprese esistenti.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra le specializzazioni produttive del comune di Ferrara rientrano i settori della meccanica, chimico-materie plastiche e del tessile/abbigliamento.

7.3.19 AREA SIPRO (COMUNE DI OSTELLATO)



Figura 75 - Area SIPRO

DESCRIZIONE DELL'AREA

L'area SIPRO ricade nel comune di Ostellato, nella provincia di Ferrara, ed è classificata come "Ambito produttivo", secondo la normativa urbanistica vigente (scheda n. 21 – Quadro Conoscitivo associato del PSC di Ostellato). Nel 2010, con Delibera di Consiglio Comunale n.72, il Comune di Ostellato ha recepito la decisione del Comitato di Indirizzo APEA e ha nominato Sipro Soggetto Responsabile dell'APEA "San Giovanni di Ostellato".

Il valore aggiunto della candidatura dell'area in questione è rappresentato dalla possibilità di poter beneficiare degli aiuti di Stato. La normativa vigente in materia prevede infatti, al fine di sostenere lo sviluppo economico nelle regioni più svantaggiate, che imprese insediate nel comune di Ostellato possano accedere a tali benefici (articolo 107, paragrafo 3, lettera C del TFUE). L'area inclusa nella ZLS rientra anche tra le aree ammissibili all'infrastrutturazione per la banda ultra-larga (BUL)

L'area presenta un'estensione complessiva pari a 114 ettari e include porzioni di aree libere. L'ambito è stato attuato tramite Piani per Insediamenti Produttivi (PIP) e le aree di cui è composto sono suddivise, secondo la pianificazione urbanistica vigente, in "Zone produttive di

espansione in attuazione” e “Zone produttive di espansione di nuovo impianto”. Nelle prime sono ammessi usi di tipo industriale ed artigianale, nelle seconde è ammesso anche l’uso di tipo commerciale.

Tutto il territorio comunale di Ostellato rientra tra le aree agevolate⁷⁴ previste dall’art. 107 paragrafo 3 lettera C del Testo Unico sul Funzionamento dell’Unione Europea e quindi le aree di questo comune incluse nella ZLS possono godere agevolazioni di carattere fiscale riservate alle sole Zone Economiche Speciali (art.1, comma 313 Legge di Bilancio 160/2019).

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

L’area individuata è localizzata in prossimità dello svincolo Corte Centrale del raccordo autostradale RA 8 “Ferrara-Porto Garibaldi”, gestito dall’ANAS, che permette il collegamento in direzione ovest con l’autostrada A13 Bologna-Padova e, in direzione est, con la SS309 “Romea”. La distanza stradale dal porto di Ravenna è inferiore a 60 km (via RA 8 – SS309).

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Area SIPRO, Ostellato (FE)	RA8	Corte Centrale	<5 km	55km (via RA8)

Tabella 108 – Accessibilità stradale dell’area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

All’interno dell’area individuata sono presenti imprese legate al settore automobilistico e alla lavorazione di materiali compositi. All’interno dell’area sono insediate più di 20 aziende e circa 1.500 addetti.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra le specializzazioni produttive del comune di Ostellato rientrano il settore della meccanica, le industrie del legno e del tessile.

⁷⁴ Fonte: Carta degli aiuti di stato a finalità regionale” approvata dalla Comunità Europea, per il periodo 2014-2020, così come modificata per il periodo 2017-2020

7.3.20 VIA LASIE (COMUNE DI IMOLA)

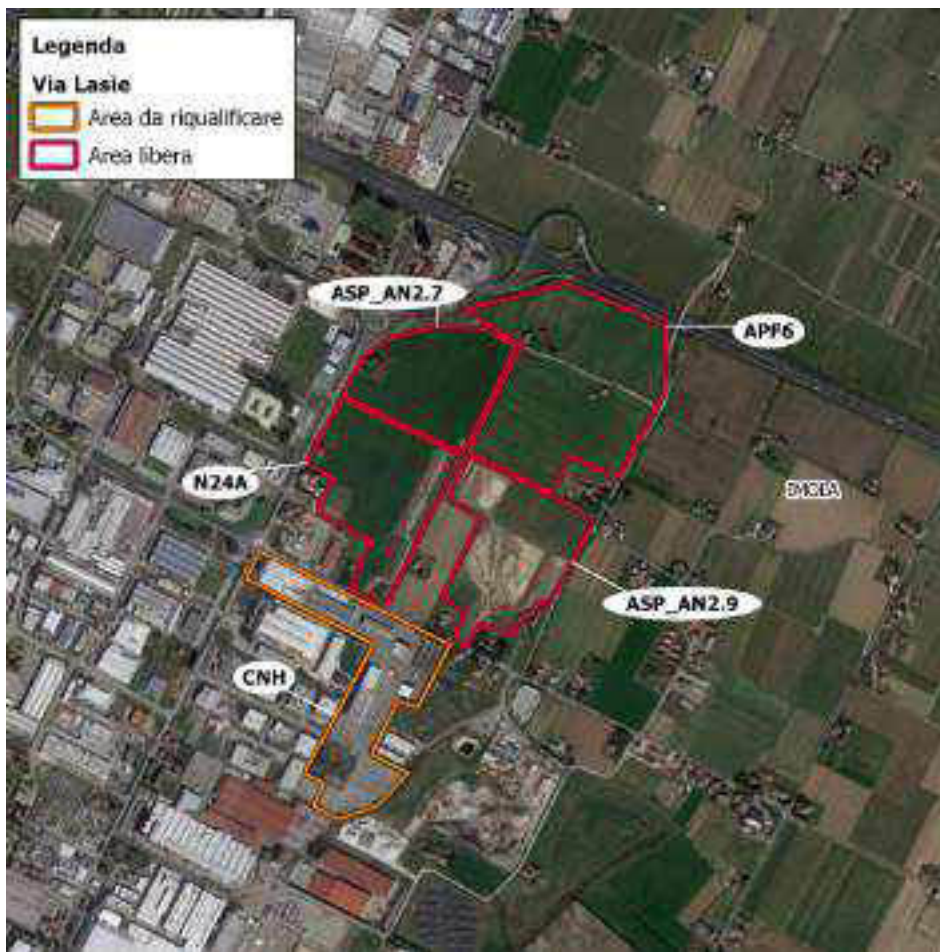


Figura 76 – Aree comune di Imola

DESCRIZIONE DELL'AREA

Le aree ricadenti all'interno del comune di Imola, nella provincia di Bologna, e incluse nella ZLS sono localizzate nella porzione nord-est del distretto produttivo che si estende dal limite del nucleo a carattere residenziale (via della Cooperazione) fino all'autostrada A14 e definito, dalla pianificazione vigente, ambito produttivi e terziari sovracomunali di sviluppo esistente. Nello specifico sono stati selezionati 5 ambiti, che comprendono:

- Area ricadente all'interno di un ambito produttivo e terziario sovracomunale di sviluppo esistente (N24A), su cui è in corso l'approvazione di un PUA
- Due ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi sovracomunali di sviluppo quali ASP_AN2.7 per il quale non è stato presentato ancora un PUA e ASP_AN2.9 con un PUA in corso di approvazione
- Ambito polo funzionale APF 6 con PUA vigente
- Ambito CNH (da riqualificare) localizzato nella zona produttiva consolidata, ove sorge uno stabilimento dismesso.

L'estensione complessiva delle aree incluse nella ZLS è pari a 48 ettari, completamente liberi da insediamenti produttivi o con fabbricati dismessi. Tali aree rappresentano una concreta occasione per l'eventuale espansione delle imprese già presenti nel distretto, alcune delle quali possono già vantare relazioni commerciali con il Porto di Ravenna.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

In virtù della prossimità al casello autostradale di Imola dell'autostrada A14, le aree selezionate sono localizzate in una posizione privilegiata per l'accesso alle infrastrutture di collegamento della piattaforma logistica regionale e, conseguentemente, strategica nell'ottica della ZLS regionale. Il Porto di Ravenna è distante 50 km, raggiungibile attraverso l'A14, e le distanze dal Centro Intermodale di Lugo e dallo scalo merci di Villa Selva sono rispettivamente di 20km e 40km

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Aree Via Laise, Imola (BO)	A14	Imola	<5 km	50 km (via A14)

Tabella 109 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

All'interno del distretto industriale consolidato prossimo alle aree incluse nella ZLS sono presenti importanti realtà produttive ad elevata vocazione import/export appartenenti al settore della meccanica e dell'automazione.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra le specializzazioni produttive del comune di Imola rientrano il settore della meccanica, della chimica e delle materie plastiche e dell'agroalimentare.

7.3.21 SANTA CATERINA (COMUNE DI MODENA)



Figura 77 – Santa Caterina

DESCRIZIONE DELL'AREA

Per quanto riguarda il comune di Modena, oltre all'area consolidata e di espansione dello scalo merci di Marzaglia, viene inclusa nella ZLS anche il comparto Santa Caterina, ubicato ad est del centro storico della città. In virtù della sua localizzazione prossima all'ambito produttivo "I Torrazzi" e della posizione interclusa tra l'autostrada A1 e la ferrovia Bologna-Milano, l'area si candida ad essere il naturale ampliamento e completamento dell'ambito sopracitato.

In virtù della deliberazione di Consiglio Comunale n.92 del 17/12/2018, la destinazione urbanistica dell'area, la cui estensione è pari circa a 10 ettari liberi da qualsiasi tipologia di insediamento, passerà da "Aree di espansione residenziale e miste a rilevante dotazione ecologica ambientale e di attrezzature collettive" a "Ambito specializzato per attività produttive". All'interno dell'area, che sarà disciplinata da un Piano per insediamento produttivo (PIP), sarà consentito l'intervento edilizio diretto con permesso di costruire convenzionato.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

L'area è localizzata in prossimità della Tangenziale di Modena che permette un collegamento diretto con l'autostrada A1 Bologna-Milano

(caselli Modena Sud e Modena Nord) e conseguentemente con la piattaforma logistica regionale. La distanza con il Porto di Ravenna è pari a 130 km.

Rispetto agli scali ferroviari di Marzaglia, Rubiera e Dinazzano, l'area Santa Caterina si trova ad una distanza rispettivamente pari a 15 km, 20km e 30 km. La vicinanza da questi scali può risultare attrattiva per l'insediamento di nuove imprese, o di espansione di quelle già presenti nel distretto industriale "I Torrazzi", dei settori vocati al trasporto intermodale.

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
<i>Santa Caterina, Modena (MO)</i>	<i>A1</i>	<i>Modena Sud</i>	<i>10 km</i>	<i>130 km (via A1-A14)</i>

Tabella 110 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

Nell'area industriale "I Torrazzi" sono localizzate imprese dei settori relativi alle attività manifatturiere e al commercio. Tra le attività manifatturiere prevalenti rientrano la metallurgia e produzioni di metalli, fabbricazione di macchinari e costruzioni.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra i settori produttivi principali individuati nelle unità locali del comune di Modena rientrano chimica e materie plastiche, meccanica, farmaceutica, legno e mobili.

7.3.22 AREE INDUSTRIALI CONCORDIA SULLA SECCHIA



Figura 78 – Aree comune Concordia sulla Secchia

DESCRIZIONE DELL'AREA

Le aree produttive individuate nel comune di Concordia sulla Secchia (provincia di Modena) e incluse nella ZLS dell'Emilia-Romagna ricadono all'interno degli ambiti produttivi esistenti consolidati APC1 e APC2, evidenziato da un bordo bianco nella Figura soprariportata, e all'interno dell'ambito APC4, in rosso, a vocazione produttiva di nuovo insediamento specializzato per la mecatronica agricola ed attività innovative di alto contenuto tecnologico. (cfr. Piano Strutturale Comune del Comune di Concordia⁷⁵). Sia il polo produttivo esistente che l'area di nuova espansione sono collocati nella zona orientale del capoluogo, immediatamente ad est del canale Sabbioncello. L'area produttiva ricadente nell'ambito APC1 e contraddistinta da un cerchietto verde, di estensione pari a circa 3 ettari, è da riqualificare.

La superficie complessiva delle aree incluse nella ZLS ER è pari a 48 ha, dei quali 36 ha sono compresi negli ambiti esistenti e 12 nell'area produttiva di espansione sopra descritta.

⁷⁵ Approvato con delibera di Consiglio Comunale n.23 del 20/04/2009

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

Le aree incluse della ZLS del comune di Concordia sulla Secchia ed est del centro abitato e sono distribuite lungo la SP7. Tali aree godono di un buon livello di accessibilità rispetto alla rete stradale primaria: il casello di Reggiolo Rolo dell'autostrada A22 è posto ad una distanza inferiore a 15 km. La distanza dal Porto di Ravenna è di circa 145 km (via SP8-RA8) e di 170 km via A22.

Lo svincolo "San Possidonio-Concordia-Mirandola", localizzato in prossimità delle aree della ZLS di Concordia sulla Secchia, della futura Autostrada Regionale Cispadana (paragrafo 5.4.1) incrementerà in maniera considerevole l'accessibilità alla rete stradale primaria e, in particolare, al Porto di Ravenna.

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Aree industriale Concordia sulla Secchia, Concordia sulla Secchia (MO)	A22	Reggiolo Rolo	15km	170km (via A22)
	RA8	Ferrara	60km	145km (via RA8)

Tabella 111 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

L'area rappresenta un vero e proprio distretto dedicato alla meccanica legata all'agricoltura. Nel tempo infatti nel territorio di Concordia sulla Secchia si sono sviluppate numerose imprese legate proprio a questo importante settore che soprattutto nell'acquisizione delle materie prime fanno riferimento al porto di Ravenna e all'interporto di Marzaglia, già incluso nella ZLS. Negli ultimi anni il territorio si sta inoltre caratterizzando nella presenza di numerose imprese legate alla logistica. Attualmente sono presenti alcune attività industriali già insediate a Concordia sulla Secchia che hanno legami diretti e indiretti con il porto di Ravenna per un totale di circa 500 operatori.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra le specializzazioni produttive principali del comune di Concordia sulla Secchia rientrano il settore della meccanica e della farmaceutica e il settore tessile e dell'abbigliamento

7.3.23 AREE INDUSTRIALI MIRANDOLA

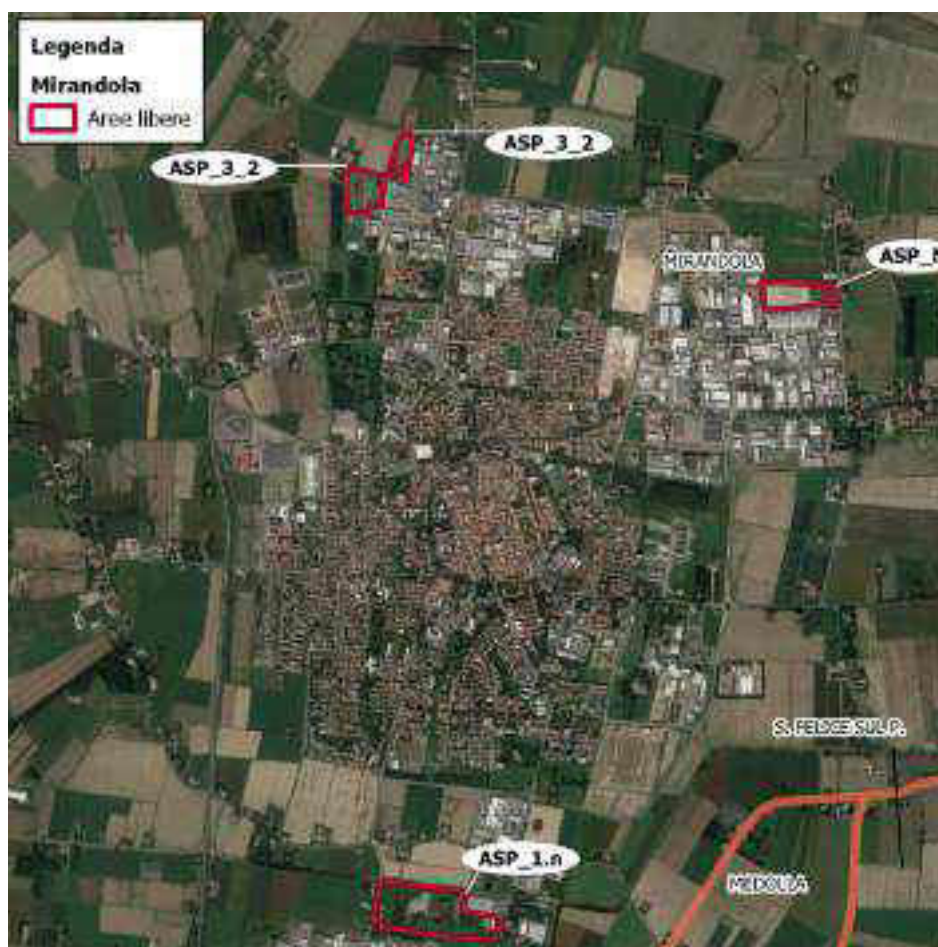


Figura 79 – Aree comune di Mirandola

DESCRIZIONE DELL'AREA

Le aree del comune di Mirandola incluse nella ZLS dell'Emilia-Romagna occupano una superficie complessiva di 20 ettari e presentano una destinazione urbanistica produttiva e lotti ancora inedificati. Le aree ASP_3_2 e ASP_N sono localizzate a nord del centro abitato, mentre l'area ASP_1 è localizzata a sud dello stesso, contermina all'area produttiva San Giacomo Roncole.

Di seguito si riporta la descrizione dello stato pianificatorio delle stesse, secondo la normativa vigente⁷⁶:

- Area ASP_3_2: sono ambiti consolidati specializzati per attività produttive prevalentemente manifatturiere, frutto di piani urbanistici attuativi unitari recenti, ovvero in corso di completamento. Le due aree occupano una superficie complessiva pari circa a 5 ettari.
- Area ASP_N: presenta una superficie di circa 4 ettari. È classificato dalla pianificazione vigente come nuovo ambito

⁷⁶ Piano Strutturale Comunale approvato con delibera di Consiglio Comunale n.111 del 27/07/2015 e ss.mm.ii.

specializzato per attività produttive. Il piano attuativo è già stato approvato e sono in corso le opere di urbanizzazione.

- Area ASP_1.n: ambito consolidato specializzato per attività produttive manifatturiere. Occupa un'area di circa 11 ettari.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

Allo stato attuale le aree selezionate del distretto industriale di Mirandola sono localizzate a 40 km dal casello autostradale dell'A1 "Modena Nord" e 50 km dal raccordo autostradale RA8. La distanza dal Porto di Ravenna è di 145 km (via SP8-RA8).

Il livello di accessibilità delle aree incluse nella ZLS alla rete stradale primaria si incrementerà notevolmente con la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana. Lo svincolo "S.Possidonio-Concordia-Mirandola" sarà localizzato ad una distanza inferiore i 10 km dal distretto produttivo di Mirandola, e sarà ad esso collegato mediante la SP8.

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Area Mirandola, Mirandola (MO)	A1	Modena Nord	40 km	165 km (via A1)
	RA8	Ferrara	50km	145 km (via SP8-RA8)

Tabella 112 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

Nell'area industriale del comune di Mirandola emergono le imprese del settore farmaceutico e biomedicale le quali, insieme ad altre imprese localizzate nei comuni limitrofi e nell'area nord della provincia di Modena, formano il primo distretto del settore in Europa e il terzo nel mondo in cui sono impiegati complessivamente, comprensive di indotto, 5.000 persone.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra le specializzazioni produttive del comune di Mirandola rientrano il settore della farmaceutica e della meccanica.

7.3.24 AREE INDUSTRIALI RAME, RANARO E GORNA (COMUNE DI REGGIOLO)

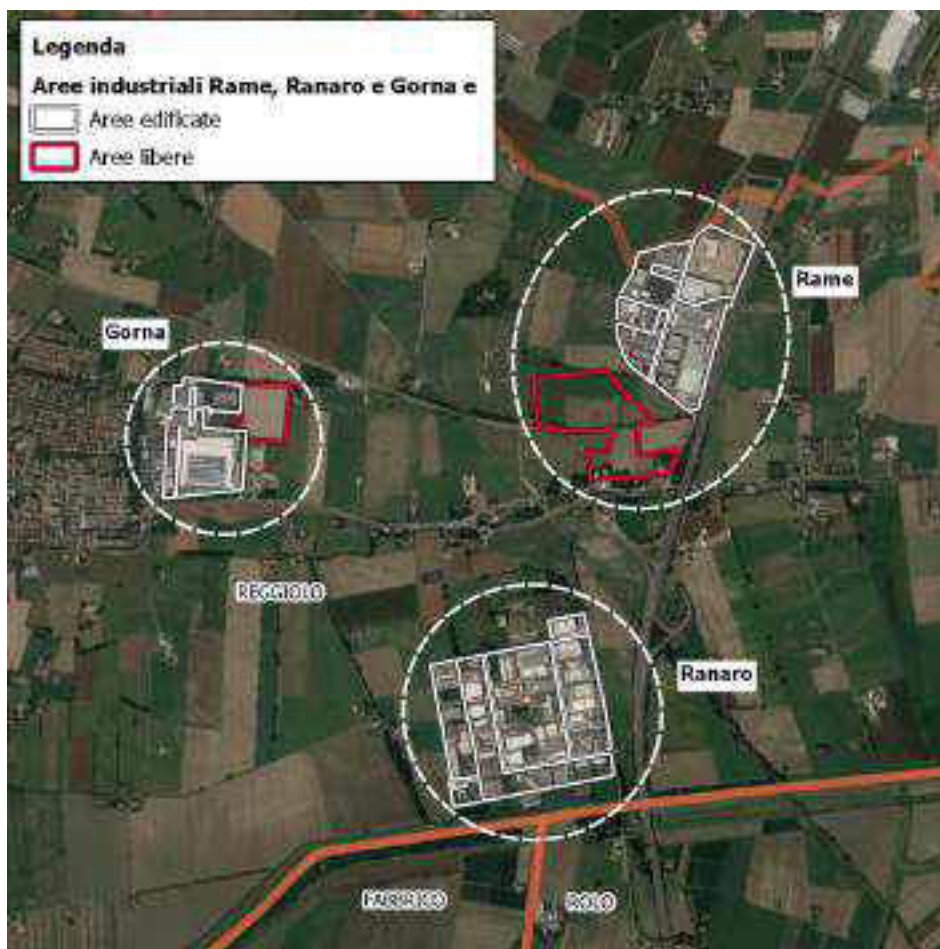


Figura 80 – Aree comune di Reggiolo

DESCRIZIONE DELL'AREA

Le aree industriali di Reggiolo inclusa nella ZLS Emilia-Romagna ricadono negli ambiti dei poli produttivi Rame, Ranaro e Gorna e sono localizzate tra il centro abitato capoluogo e l'A22 Autostrada del Brennero. Complessivamente le aree candidate raggiungono un'estensione totale di 110 ettari, e ricadono all'interno delle seguenti aree industriali:

- **Area Industriale Rame:** è costituita dagli ambiti produttivi più prossimi al casello di Reggiolo Rolo dell'A22 ed occupano un'area totale di 45 ettari. Oltre ad un ambito già edificato, viene inclusa all'interno della ZLS un'area libera da insediamenti produttivi e classificata dalla pianificazione vigente come "Zona di espansione speciale soggetta a piano urbanistico preventivo". Per l'attuazione di tale area è stato presentato un Piano Particolareggiato di iniziativa privata. L'area di espansione ricade al di fuori del territorio urbanizzato al 31/12/2017.

- Area industriale Ranaro: è l'area industriale posta in prossimità dei confini dei comuni Fabbrico e Rolo. L'ambito è completamente edificato e si estende su un'area di 45 ettari.
- Area industriale Gorna: è l'area più prossima al centro abitato e si estende su una superficie di 20 ettari, in cui è inclusa un'area libera di 5 ettari. L'area di espansione ricade al di fuori del territorio urbanizzato al 31/12/2017.

All'interno dell'area di espansione Rame si insedierà uno stabilimento di 45mila mq di logistica che avrà rapporti costanti con il porto di Ravenna negli scambi commerciali e garantirà la presenza a Reggio di oltre 150 nuovi addetti.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

Le aree industriali di Reggio incluse nella ZLS regionale hanno un elevato livello di accessibilità alla rete primaria stradale della piattaforma logistica integrata e, conseguentemente, di interesse per la ZLS. Tutti i poli produttivi sono localizzati ad una distanza inferiore ad 1 km dal casello autostradale dell'A22 Reggio-Rolo. La distanza tra le aree produttive e il Porto di Ravenna è pari a 160 km.

Il progetto dell'Autostrada Regionale Cispadana prevede inoltre la realizzazione di un nuovo casello autostradale di Reggio che diventerà un nodo di rilievo internazionale e che intercetterà i flussi merci su gomma provenienti dall'Europa Centrale, da Parma grazie al tratto di viabilità ordinaria della Cispadana e dal Porto di Ravenna mediante l'autostrada Cispadana.

Anche l'accessibilità alla rete ferroviaria delle merci potrebbe rivestire un importante ruolo nell'attrattività delle aree incluse nella ZLS. Le aree sono infatti prossime allo scalo merci di Gonzaga, nella provincia di Mantova, ed alcune delle imprese insediate utilizzano lo scalo nella catena di approvvigionamento e spedizione delle materie prime e dei prodotti finiti/semilavorati.

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
A.I. Rame, Ranaro, Gorna, Reggio (RE)	A22	Reggiolo Rolo	<5km	160 km (via SP8-RA8/via A22-A1)
	RA8	Ferrara	80km	

Tabella 113 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

Nelle aree industriali di Reggio sono insediate numerose imprese del settore della meccanica legato all'agricoltura le quali, insieme a quelle insediate nei comuni limitrofi di Guastalla, Rolo, Fabbrico e Rio Saliceto ne costituiscono un distretto dedicato. Le altre principali imprese insediate nel territorio appartengono al settore siderurgico e della logistica. In

quest'ultimo settore in particolare si sta osservando un'importante crescita del numero di imprese ad esso legate in quanto, grazie alla realizzazione dell'autostrada Cispadana (cfr. paragrafo 5.4.1), il territorio potrà diventare un hub logistico di riferimento per il territorio. Attualmente sono 9 le attività industriali insediate a Reggiolo che hanno legami diretti con il porto di Ravenna, per un totale di circa 1900 addetti.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra le specializzazioni produttive del comune di Reggiolo rientrano il settore della meccanica, ceramica, chimica e materie plastiche, legno e mobili e tessile-abbigliamento.

7.3.25 AREA INDUSTRIALE S. GIACOMO (COMUNE DI GUASTALLA)

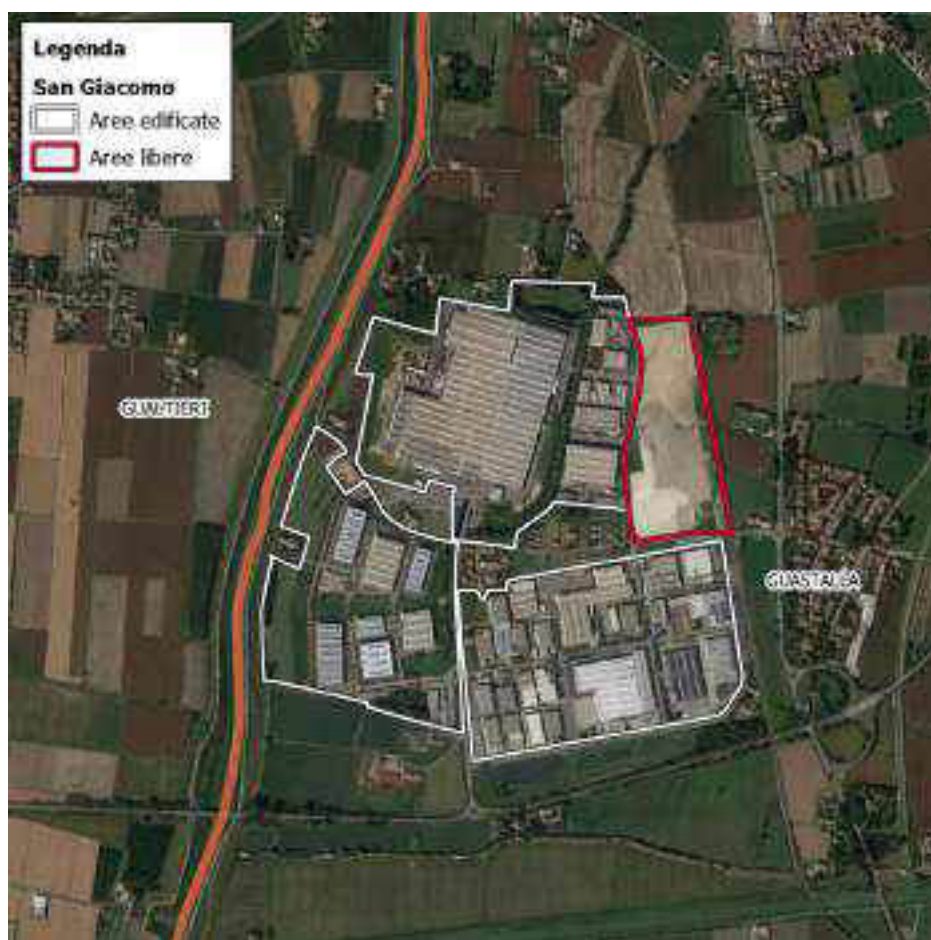


Figura 81 – Area industriale S.Giacomo Guastalla

DESCRIZIONE DELL'AREA

Le aree produttive del comune di Guastalla, nella provincia di Reggio Emilia, incluse nella ZLS ricadono all'interno del polo industriale San Giacomo. La pianificazione vigente⁷⁷ inquadra le aree selezionate come “ambiti specializzati per attività produttive di rilievo comunale” di prevalenza di attività industriali, artigianali e, in piccola parte, di prevalenza di attività commerciali e come “ambiti specializzati per attività produttive in corso di attuazione”. L'ambito individuato è localizzato a sud del centro abitato del capoluogo, in località San Giacomo, ed è confinato a sud dalla strada extraurbana Cispadana e a est dalla SP42.

Tra le aree selezionate vi è un'area libera sulla quale è stata attivato un procedimento edilizio/urbanistico (procedimento unico ai sensi art. 53 LR 24/2017) relativo all'ampliamento di un'importante realtà internazionale impiegata nel settore della produzione di tubi in acciaio inox.

⁷⁷ Piano Strutturale Comunale approvato con delibera di consiglio comunale n.13 del 02/07/2020

La superficie complessiva delle aree incluse nella ZLS è pari a 91 ha, di cui 10 sono destinati al procedimento edilizio urbanistico sopra menzionato.

ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA

Il polo industriale di San Giacomo è direttamente collegato con la Cispadana (SP62Rvar ed è situato ad una distanza di circa 20 km dal casello dell'A22 di Reggiolo Rolo e 25 km dal casello di Reggio Emilia dell'A1. La distanza con il Porto di Ravenna è pari a circa 175 km.

La realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana avrà un impatto positivo sull'accessibilità dell'area, in particolar modo in relazione al collegamento con il Porto di Ravenna.

L'accessibilità ferroviaria è garantita dallo scalo merci di San Giacomo – Guastalla, già incluso nella ZLS, che viene utilizzato da una realtà industriale localizzata nell'ambito selezionato per il trasporto di coils da e per il Porto di Ravenna. Lo scalo, gestito dalla società Dinazzano Po, si trova lungo la linea FER Reggio Emilia-Guastalla.

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Area San Giacomo, Guastalla (RE)	A1	Reggio Emilia	25km	175 km (via A1-A14)

Tabella 114 – Accessibilità stradale dell'area

TIPOLOGIA IMPRESE LOCALIZZATE

Le imprese localizzate nelle aree incluse nella ZLS appartengono ai settori della lavorazione di tubi in acciaio e della meccanica. Le più importanti realtà industriali insediate in queste aree hanno consolidato solidi rapporti commerciali con l'estero. Tali imprese utilizzano il Porto di Ravenna per la ricezione e le spedizioni di merci su strada, oltre che mediante ferrovia.

SPECIALIZZAZIONI SETTORIALI DEL COMUNE DI RIFERIMENTO

Tra le specializzazioni produttive del comune di Guastalla rientrano i settori della meccanica, biomedicale e legno-mobili

7.4 RIEPILOGO DELLE DISTANZE STRADALI E FERROVIARIE TRA IL PORTO DI RAVENNA E LE AREE INCLUSE NELLA ZLS EMILIA-ROMAGNA

La tabella di seguito riportata presenta i dati relativi all'accessibilità stradale dei nodi intermodali alla rete stradale primaria e di collegamento, stradale e ferroviario, al porto di Ravenna⁷⁸. Come si può osservare la totalità dei nodi è situata ad una distanza inferiore a 20 km dall'accesso più prossimo alla rete autostradale.

Nodo / Comune	Accessibilità nodo da rete autostradale / primaria nazionale			Collegamento infrastrutturale con il Porto di Ravenna	
				Rete stradale	Rete ferroviaria
	Strada	Casello	Distanza	Distanza	Distanza
Centro Intermodale Lugo (Lugo, RA)	A14 dir	Lugo-Cotignola	<5 km	35km (via A14dir)	30 km
Scalo merci Villa Selva (Forlimpopoli, FC)	A1	Forlì	10 km	50 km (via E45-SS3bis)	55 km
	SS3bis	Cesena	10 km		
Scalo di Bondeno (Bondeno, FE)	A13	Ferrara Nord	20 km	115 km (via RA8-SS309)	90 km
Interporto di Bologna (Bentivoglio, BO)	A13	Bologna-Interporto	5 km	100 km (via A13-A14-A14dir)	95 km
Scalo merci Marzaglia (Modena, MO)	A1	Modena Nord	5 km	135 km (via A1- A14-A14dir)	130 km
Scalo merci di Rubiera (Rubiera, RE)	A1	Modena Nord	10 km	140 km (via A1- A14-A14dir)	140 km
Dinazzano Scalo (Casalgrande, RE)	A1	Modena Nord	20 km	150 km (via A1- A14-A14dir)	165 km
San Giacomo Guastalla (Guastalla, RE)	A1	Reggio Emilia	25 km	175 km (via A1- A14-A14dir)	170 km
	A22	Reggiolo-Rolo	20 km		

⁷⁸ Come punto di riferimento del Porto utilizzato per il calcolo delle distanze stradali tra quest'ultimo e le aree produttive e gli altri nodi intermodali inclusi nella ZLS è stata considerata l'intersezione tra Via Classicana e Via Trieste, lungo la dorsale destra Candiano. Le distanze sono state estrapolate dal travel planner di Google Maps. Per le distanze ferroviarie si è preso come riferimento lo scalo merci della stazione di Ravenna a cui sono raccordati gli scali lungo la dorsale destra e sinistra Candiano, situati ad una distanza rispettivamente di circa 10 km e 5 km. Le distanze ferroviarie sono state estrapolate dai prospetti informativi della rete di RFI e FER.

Interporto di Parma (Fontevivo, PR)	A15	Parma Ovest	5 km	200 km (via A1- A14- A14dir)	195 km
	A1	Parma	15 km		
Hub ferroviario di Piacenza (Piacenza, PC)	A1	Piacenza Sud	<5 km	235 km (via A1- A14- A14dir)	240 km

Tabella 115 – Accessibilità stradale e ferroviaria dei nodi ZLS rispetto alla rete primaria stradale e al Porto di Ravenna - Fonte: Elaborazioni ITL

Nelle tabelle successive viene sintetizzata l'analisi dell'accessibilità delle aree produttive rispetto alla rete primaria stradale e al Porto di Ravenna.

Area / Comune	Accessibilità rete stradale primaria			Distanza stradale dal Porto di Ravenna
	Infrastruttura stradale	Casello	Distanza	
Le Bassette – Via Baiona, Ravenna (RA)	A14 dir (via SS 309bis)	Svincolo SS16	10km	1km
Area Via Vicoli, Ravenna (RA)	A14 dir (via SS 309bis)	Svincolo SS16	<5 km	10 km
Via Ca' del Vento, Bagnacavallo (RA)	A14 dir	Bagnacavallo	<5km	30 km (via A14dir)
Via Sinistra Canale Superiore, Bagnacavallo (RA)	A14 dir	Bagnacavallo	<5km	30 km (via A14dir)
Centro Mercè – Via Cavatorta, Lugo/Cotignola (RA)	A14 dir	Lugo Cotignola	<5km	35 km (via A14dir)
Area Vulcaflex – Via Madonna di Genova, Cotignola (RA)	A14 dir	Lugo Cotignola	<5km	30 km (via A14dir)
Area Sirea-Calpo, Cotignola (RA)	A14 dir	Lugo Cotignola	<5km	35 km (via A14dir)
Area industriale Unigrà, Conselice (RA)	A14dir	Bagnacavallo	20km	50 km (via A14dir)
				45 km (via SS16)
Zona industriale Autostrada-Naviglio, Faenza (RA)	A14	Faenza	<5 km	40 km (via A14dir)
	A14dir	Bagnacavallo	10 km	
Aree industriali Villa Selva e Coriano, Forlì (FC)	A14	Forlì	10km	50 km (via E45-SS3bis)
	E45-SS3bis	Cesena	10 km	
Area Villa Selva, Forlimpopoli (FC)	A14	Forlì	10km	50 km (via E45-SS3bis)
	E45-SS3bis	Cesena	10 km	
Aree produttive Cesena, Cesena (FC)	A1/ E45-SS3bis	Cesena Nord	<5 km	35km (via E45-SS3bis)

Area Caar, Rimini (RN)	A14 SS16	Rimini Nord SS16	<5 km <5 km	50km (via SS16)
Area APEA Raibano, Misano (RN)	A14	Riccione	<5 km	70km (via A14- SS16)
Area APEA Sant'Antonio, Argenta (FE)	SS16		<5 km	50km (via SS16)
Area Riminalda, Bondeno (FE)	SS16 A13	Ferrara Nord	20 km 30 km	100km (via SS16) 115 km (via SS16- RA8- SS309)
Area APEA Pomposa/Ponte Quagliotto, Codigoro (FE)	SS309		<5 km	55km (via SS309)
Aree Polo Chimico, Ferrara (FE)	SS16 A13	Ferrara Nord	10 km <5 km	90 km (via SS16- RA8-SS309) 100 km (via SS16)
Area SIPRO, Ostellato (FE)	RA8	Corte Centrale	<5 km	55km (via RA8)
Aree Via Laise, Imola (BO)	A14	Imola	<5 km	50 km (via A14)
Santa Caterina, Modena (MO)	A1	Modena Sud	10 km	130 km (via A1-A14)
Aree industriali Concordia sulla Secchia, Concordia sulla Secchia (MO)	A22 RA8	Reggiolo Rolo Ferrara	15km 60km	170km (via A22) 145km (via RA8)
Area industriali Mirandola, Mirandola (MO)	A1 RA8	Modena Nord Ferrara	40 km 50km	165 km (via A1) 145 km (via SP8-RA8)
Aree industriali Rame, Ranaro, Gorna, Reggiolo (RE)	A22 RA8	Reggiolo Rolo Ferrara	<5km 80km	160 km (via SP8-RA8/via A22-A1)
Area industriale San Giacomo, Guastalla (RE)	A1	Reggio Emilia	25km	175 km (via A1-A14)

Tabella 116 – Accessibilità stradale aree produttive ZLS - Fonte: Elaborazioni ITL

8 ANALISI DELL'IMPATTO SOCIOECONOMICO ATTESO PER L'ISTITUZIONE DELLA ZLS EMILIA-ROMAGNA

La consapevolezza che i porti italiani riescono solo in parte ad intercettare i flussi marittimi che giungono dal resto del mondo o partono dall'Europa, la necessità di rafforzare i sistemi a rete tra i nodi logistici, l'esigenza di promuovere l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi alla "gomma" sono stati fattori che hanno favorito l'introduzione nel corpo normativo nazionale della ZLS. Come già ricordato nei capitoli precedenti, l'istituto della ZLS è una politica pubblica per promuovere lo sviluppo dei sistemi portuali nazionali e dei loro collegamenti con l'entroterra⁷⁹ e che vuole garantire a chi la attua - nel nord Italia - semplificazioni nelle procedure amministrative e burocratiche.

Di ogni politica pubblica, è importante analizzare quali sono i benefici che ci si attende possa produrre ancor prima che venga attuata. Questa attività rientra in una disciplina che ha trovato ampio sviluppo negli Stati Uniti⁸⁰ fin dagli anni Sessanta e Settanta del secolo scorso, è giunta in Italia più recentemente ed è conosciuta come "valutazione delle politiche pubbliche"⁸¹. Dall'esigenza di conoscere in sede ex-ante i possibili effetti della ZLS trae spunto l'analisi presentata in queste pagine, che si fonda sulle seguenti idee ed ipotesi.

Innanzitutto, si ipotizza che l'istituzione della ZLS possa introdurre cambiamenti nei territori coinvolti, in particolare in termini politici, organizzativi, sociali e economici, come indicato nelle disposizioni di legge in materia.

Quindi all'interno della letteratura economica si è individuato uno strumento di analisi noto come "modello input-output", tradizionalmente utilizzato per lo studio delle ricadute prodotte da politiche pubbliche. Si basa sulla distinzione in un sistema socioeconomico di fattori esogeni (misurati da variabili definite al di fuori del modello, assunte come date, le cui dinamiche sono determinate da fattori esterni, quali ad esempio l'intervento di un'istituzione pubblica) e fattori endogeni (misurati da

⁷⁹ Si vedano le motivazioni che accompagnano il disegno di legge delle "zone logistiche semplificate", disponibili online a questo indirizzo: <https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/339616.pdf>.

⁸⁰ Si ricorda un testo di base, che introduce alla teoria della valutazione delle politiche pubbliche (non alle tecniche di valutazione): Rossi, P. Lipsey, M. W., & Freeman, H.E. (2004). *Evaluation: A systematic approach* (7th ed.), Thousand Oaks, CA, Sage.

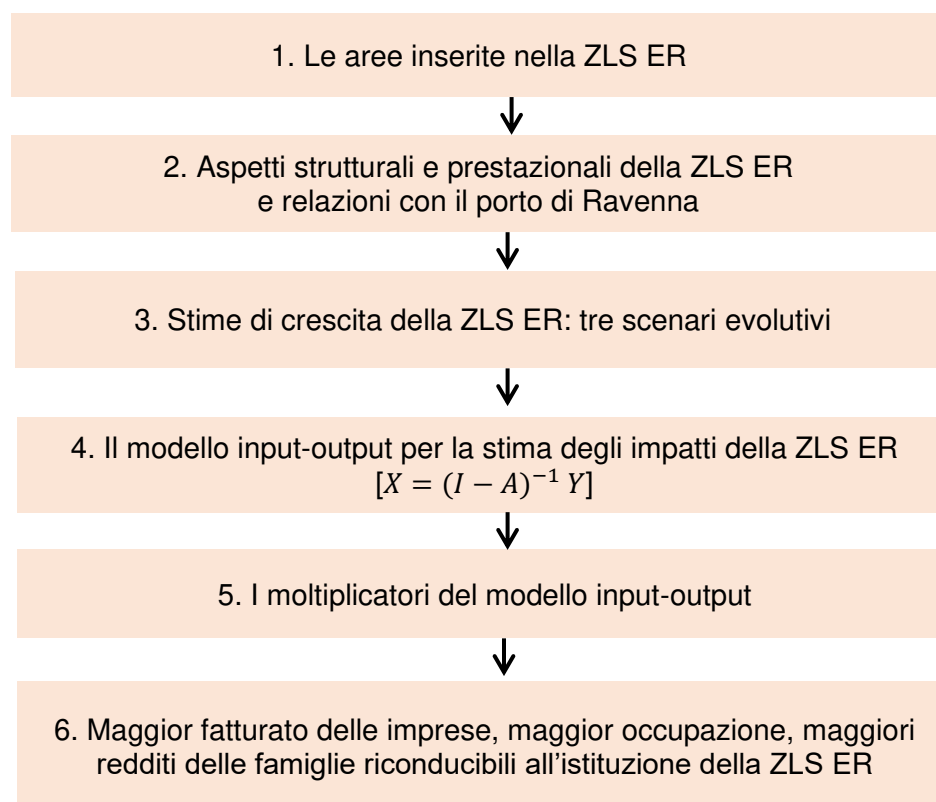
⁸¹ Nel testo disponibile al link è riassunto brevemente il ruolo della valutazione delle politiche pubbliche nelle istituzioni italiane:

http://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg18/file/repository/UVI/strumenti/Strumenti_2.pdf. Da anni in Italia è attiva l'Associazione Italiana di Valutazione, che riunisce ricercatori e professionisti della valutazione: <https://valutazioneitaliana.eu/>. L'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna dal 2002 aderisce al Progetto CAPIRe (Controllo sull'Attuazione delle Politiche e degli Interventi Regionali): <https://www.assemblea.emr.it/lassemblea/organizzazione/Servizi-e-uffici/segreteria-affari-legislativi-coord-commissioni/analisi-delle-politiche-pubbliche-e-clausole-valutative>".

variabili che variano per effetto di modifiche intervenute nelle variabili esogene).

A tutto questo si aggiunge l'ipotesi che la politica pubblica ZLS possa indurre modifiche in alcune variabili esogene del modello input-output (ad esempio: esportazioni, importazioni, investimenti delle imprese). Con l'ausilio del modello si stimano gli impatti prodotti dalla politica su variabili endogene al modello, tra cui il fatturato delle imprese, l'occupazione, il reddito delle famiglie.

Lo schema a blocchi sotto riprodotto presenta la procedura adottata per la stima degli impatti della ZLS Emilia-Romagna.



La ZLS Emilia-Romagna è costituita da aree non territorialmente contigue localizzate in 28 Comuni del territorio emiliano-romagnolo per un'estensione complessiva di 4.563 ettari (45,63 kmq, corrispondente al 2 per mille dell'intera superficie regionale, 22.453 kmq).

Presenta un nesso economico-funzionale con il porto di Ravenna perché è dotata di buoni collegamenti infrastrutturali con il porto ed è sede di imprese, appartenenti ai principali settori produttivi regionali, che utilizzano il porto per gli scambi commerciali con l'estero.

Alcuni dei territori inseriti nella ZLS Emilia-Romagna presentano dotazioni di aree industriali, altri sono sede di nodi logistici intermodali (interconnessi con il porto di Ravenna), altri ancora sono dotati sia di aree industriali che di nodi logistici. La Tabella 117 sotto riprodotta contiene l'elenco dei Comuni in cui si estende la ZLS Emilia-Romagna, con l'indicazione del nodo logistico eventualmente presente e la dotazione di aree industriali.

	Comune (sigla della provincia)	Nodo logistico intermodale presente nell'area selezionata	Dotazione prevalente dell'area selezionata
1.	Bagnacavallo (RA)	---	aree industriali
2.	Faenza (RA)	---	aree industriali
3.	Conselice (RA)	---	aree industriali
4.	Misano Adriatico (RN)	---	aree industriali
5.	Rimini (RN)	---	aree industriali
6.	Cesena (FC)	---	aree industriali
7.	Argenta (FE)	---	aree industriali
8.	Codigoro (FE)	---	aree industriali
9.	Ferrara (FE)	---	aree industriali
10.	Ostellato (FE)	---	aree industriali
11.	Imola (BO)	---	aree industriali
12.	Concordia sulla Secchia (MO)	---	aree industriali
13.	Mirandola (MO)	---	aree industriali
14.	Reggiolo (RE)	---	aree industriali
15.	Ravenna (RA)	Porto	aree industriali e nodo logistico intermodale
16.	Lugo (RA)	Terminal intermodale Lugo	aree industriali e nodo logistico intermodale
17.	Cotignola (RA)	Aree di espansione terminal intermodale Lugo	aree industriali e nodo logistico intermodale
18.	Bentivoglio (BO)	Interporto Bologna	nodo logistico intermodale
19.	San Giorgio di Piano (BO)	Interporto Bologna	nodo logistico intermodale
20.	Forlì (FC)	Villa Selva, scalo ferroviario	aree industriali e nodo logistico intermodale
21.	Forlimpopoli (FC)	Villa Selva, scalo ferroviario	aree industriali e nodo logistico intermodale
22.	Bondeno (FE)	Scalo ferroviario di Bondeno	aree industriali e nodo logistico intermodale
23.	Modena (MO)	Marzaglia, scalo ferroviario	aree industriali e nodo logistico intermodale
24.	Casalgrande (RE)	Dinazzano, scalo ferroviario	nodo logistico intermodale
25.	Guastalla (RE)	San Giacomo Guastalla	aree industriali e nodo logistico intermodale
26.	Rubiera (RE)	Rubiera, scalo ferroviario	nodo logistico intermodale

27.	Fontevivo (PR)	Interporto di Parma	nodo logistico intermodale
28.	Piacenza (PC)	Terminal Piacenza intermodale	nodo logistico intermodale

Tabella 117 - I 28 Comuni dove sono localizzate le aree inserite nella ZLS Emilia-Romagna e dotazione infrastrutturale prevalente delle aree - Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL

Nei 28 Comuni della ZLS Emilia-Romagna si contano complessivamente 123mila unità locali, di cui 9.500 della manifattura⁸² (rappresentano rispettivamente il 31% di tutte le unità locali attive in regione e il 25% delle unità locali della manifattura attive in regione) e 514mila addetti alle unità locali, di cui 111mila della manifattura (rappresentano rispettivamente il 32% di tutti gli addetti alle unità locali presenti in Emilia-Romagna e il 25% di tutti gli addetti alle unità locali manifatturiere della regione).

I dati sopra riportati si riferiscono all'intero sistema socioeconomico dei 28 Comuni della ZLS Emilia-Romagna. Questi numeri si riducono sensibilmente nel corso dell'analisi, perché le attività produttive di interesse per la ZLS Emilia-Romagna sono quelle appartenenti ai settori di specializzazione della regione (agroalimentare, tessile e abbigliamento, legno e mobili, ceramica, chimica e plastica, farmaceutica, biomedicale, meccanica) ed alle attività di trasporto e di movimentazione delle merci.

In più, il settore produttivo preso in esame all'interno di ognuno dei 28 Comuni della ZLS Emilia-Romagna varia a seconda della dotazione infrastrutturale presente in ognuno dei 28 Comuni. Per gli otto Comuni con aree industriali e nodi logistici si considerano sia il settore manifatturiero sia il settore del trasporto e della logistica delle merci. Per i 14 Comuni dotati solo di aree industriali si considerano solo i settori manifatturieri di specializzazione per la regione. Dei sei Comuni inseriti nella ZLS Emilia-Romagna perché nodi logistici intermodali si considera solo il settore del trasporto e della logistica delle merci.

Queste selezioni settoriali riducono considerevolmente il numero delle unità locali e degli addetti di interesse nella ZLS Emilia-Romagna. Delle 9.500 unità locali manifatturiere indicate poco sopra, ne viene preso in considerazione il 67%. E dei loro 111mila addetti, il 75%. Infatti, nella ZLS Emilia-Romagna i settori di specializzazione regionali contano poco più di 6.400 unità locali (pari al 21% delle unità locali che a livello regionale appartengono ai settori di specializzazione, poco più di 31mila) e poco più di 83mila addetti alle unità locali (pari al 21% degli addetti alle unità locali dei settori di specializzazione produttiva regionale, quasi 404mila addetti).

A questi si aggiungono i settori del trasporto e della logistica delle merci attivi nella ZLS Emilia-Romagna, che contano poco più di 2.600 unità

⁸² In base alle classificazioni Ateco 2007, la manifattura è formata da tutti i codici compresi tra 10 (industrie alimentari) e 33 (riparazioni) (si veda la lettera C della "struttura delle attività economiche" disponibile a questo indirizzo web: <https://www.istat.it/it/archivio/17888>).

locali⁸³ (pari al 29% delle unità locali del settore a livello regionale) e quasi 14.000 addetti alle unità locali (pari al 35% degli addetti del settore regionale).

In sintesi, nella ZLS Emilia-Romagna tra i settori di interesse si contano (si veda la Tabella 118):

- circa 9.000 unità locali, di cui 6.400 nei settori manifatturieri di specializzazione regionale e 2.600 unità nel settore del trasporto e della logistica delle merci;
- circa 97.000 addetti alle unità locali, di cui 83.000 nei settori di specializzazione regionale e quasi 14.000 nel settore dei trasporti e della logistica delle merci.

Settori di specializzazione	ZLS Emilia-Romagna		Peso ZLS Emilia-Romagna su totale ER	
	n. UL	n. addetti alle UL	% UL	% addetti alle UL
Agroalimentare	1.099	13.905	21%	23%
Tessile e Abbigliamento	1.085	6.098	22%	19%
Legno e Mobili	665	4.875	23%	30%
Ceramica	66	1.233	14%	6%
Chimica e Materie plastiche	312	7.668	19%	24%
Farmaceutica	5	246	9%	5%
Biomedicale	414	5.039	29%	48%
Meccanica ⁸⁴	2.757	44.155	19%	19%
Totale settori di specializzazione	6.403	83.219	21%	21%
Trasporto e Logistica merci	2.633	13.907	29%	35%
Altri settori	0	0	0	0
Totali	9.036	97.126	2%	6%

Tabella 118 - Unità Locali e addetti alle UL nei 28 Comuni della ZLS-ER - Nota: nella tabella l'anno di riferimento è il 2018, il più recente disponibile a settembre 2021. - Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su dati ISTAT, data set I.Stat, sezione "Imprese".

⁸³ Poiché l'analisi è su base comunale, si utilizzano i dati delle "unità locali" limitatamente ai codici Ateco 2007 seguenti: 49.4 "trasporto merci su strada", 502 "trasporto marittimo", 521 "magazzinaggio", 532 "corrieri".

⁸⁴ Nota: la meccanica è composta dai codici Ateco 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30. Il codice 26 è inserito pur non comparendo nei flussi di merce in import ed in export dei territori della ZLS ER con il porto di Ravenna. Il codice 26.6 non è inserito nel settore "meccanica", ma nel settore "biomedicale", data la tipologia di merce di cui si occupa.

Volutamente nella tavola precedente (Tabella 118) la riga “altri settori” è inserita nonostante abbia tutti i valori nulli, per mettere in evidenza quali sono i settori che si intendono sostenere direttamente con la politica della ZLS Emilia-Romagna (art. 3 del DPCM 12/2018).

8.1 LE RELAZIONI ECONOMICHE DELLA ZLS EMILIA-ROMAGNA CON IL PORTO DI RAVENNA

Per analizzare le relazioni economiche della ZLS Emilia-Romagna con il porto di Ravenna, si focalizza l'attenzione su 22 dei 28 Comuni che sono stati selezionati per la ZLS, ovvero gli otto Comuni dotati di aree industriali e di nodi logistici intermodali (Ravenna, Lugo (RA), Cotignola (RA), Forlì, Forlimpopoli (FC), Bondeno (FE), Modena, Guastalla (RE) e i 14 Comuni dotati di aree industriali (i 3 della provincia di Ravenna: Bagnacavallo, Faenza, Conselice; Cesena (FC); Rimini e Misano Adriatico della provincia di Rimini; Argenta, Codigoro, Ferrara e Ostellato della provincia di Ferrara; Imola (BO); Concordia sulla Secchia e Mirandola (MO); Reggio Emilia della provincia di Reggio Emilia). Degli altri sei Comuni della ZLS Emilia-Romagna non si prendono in considerazione i flussi commerciali con il porto di Ravenna, perché di loro interessa, ai fini della ZLS Emilia-Romagna, la specializzazione logistica e la dotazione di nodi intermodali, non le specializzazioni manifatturiere.

I 22 Comuni della ZLS, di cui si considerano le attività manifatturiere, importano merce attraverso il porto di Ravenna per un valore complessivo di 2,4 miliardi di euro, mentre esportano per un valore complessivo di 883 milioni di euro. Le importazioni di questi 22 Comuni rappresentano il 91% delle importazioni totali dell'Emilia-Romagna che sbarcano nel porto di Ravenna (2,7 miliardi di euro). Le esportazioni di questi 22 Comuni della ZLS Emilia-Romagna sono il 76% delle esportazioni che vengono imbarcate nel porto di Ravenna (1,2 miliardi di euro) (Tabella 119). I valori monetari riferiti alla ZLS Emilia-Romagna sono stati stimati proporzionando i flussi di merce provinciali agli addetti dei Comuni inseriti nella ZLS Emilia-Romagna per settore di specializzazione, ad eccezione di quelli appartenenti alle province di Ravenna, Rimini e Forlì-Cesena per le quali si è ipotizzato che il loro import/export marittimo transiti interamente per il porto di Ravenna.

Settori di specializzazione	ZLS Emilia-Romagna		Peso ZLS Emilia-Romagna su totale in transito per il porto di Ravenna	
	Importazioni via porto Ravenna	Esportazioni via porto Ravenna	Peso % importazioni	Peso % esportazioni
Agroalimentare	1.182,5	120,7	95%	83%
Tessile e Abbigliamento	49,8	13,8	100%	91%
Legno e Mobili	24,1	18,7	96%	75%
Ceramica	159,3	21,3	99%	20%

<i>Chimica e Materie plastiche</i>	371,3	136,2	95%	82%
<i>Farmaceutica⁸⁵</i>	0,0	1,9	41%	66%
<i>Biomedicale⁸⁶</i>	0,7	1,0	55%	64%
<i>Meccanica</i>	628,6	569,0	82%	82%
Totale settori di specializzazione	2.416,3	882,6	91%	76%

Tabella 119 - Importazioni ed esportazioni dei settori manifatturieri di specializzazione in transito per il porto di Ravenna (milioni di euro e valori %, anno 2019) - Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL su dati Agenzia delle Dogane⁸⁷

Nel corso del 2019 l'intero sistema economico emiliano-romagnolo ha importato complessivamente circa 37,3 miliardi di euro di merci da tutto il mondo e gli otto settori produttivi che rappresentano le maggiori specializzazioni manifatturiere su scala regionale hanno realizzato un volume di importazioni pari a circa 34,3 miliardi di euro, il 92% delle importazioni totali regionali.

Le importazioni via mare destinate al mercato dell'Emilia-Romagna che transitano nel porto di Ravenna ammontano a 2,7 miliardi di euro, pari a poco meno del 7,5% delle importazioni totali regionali e sono composte quasi esclusivamente da merce destinata agli otto settori di specializzazione regionali.

Nel medesimo periodo le esportazioni del sistema produttivo emiliano-romagnolo verso tutto il resto del mondo hanno raggiunto i 66,3 miliardi di euro e gli otto settori di specializzazione manifatturiera regionale hanno realizzato un volume di esportazioni pari a più del 97% delle esportazioni totali regionali, corrispondenti a circa 64,6 miliardi di euro.

Le esportazioni via mare delle imprese dell'Emilia-Romagna, destinate ai mercati esteri e che transitano nel porto di Ravenna ammontano a 1,2 miliardi di euro, pari all'1,8% delle esportazioni totali regionali. Sono composte quasi esclusivamente da merce prodotta dagli otto settori di specializzazione regionale.

8.2 CONTENUTI E SIGNIFICATO DELL'ANALISI DEGLI IMPATTI

L'istituzione della ZLS Emilia-Romagna comporta, per le aree interessate, il cambiamento di aspetti politici, organizzativi, sociali ed economici, come stabilito dalle norme che regolano le "zone economiche speciali" e le

⁸⁵ La "farmaceutica" a livello regionale importa attraverso il porto di Ravenna 295mila euro di merce; i Comuni della ZLS ER importano 100mila euro dei 295mila, pari al 34% indicato nella tabella.

⁸⁶ Il "biomedicale" a livello regionale importa attraverso il porto di Ravenna 1,25 mln € ed esporta 1 mln €; i Comuni della ZLS ER importano 215mila euro, pari al 17%, ed esportano 160mila €, pari al 16%.

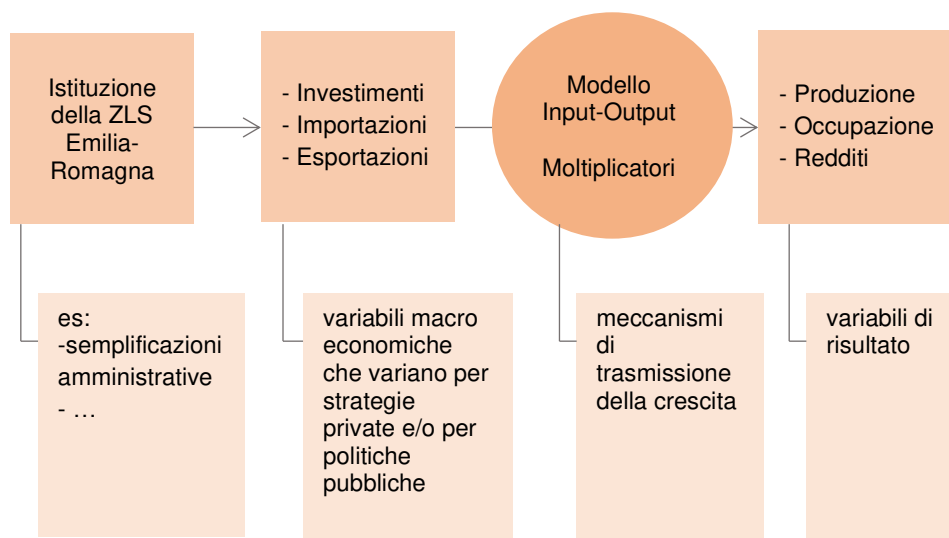
⁸⁷ I dati forniti dall'Agenzia delle Dogane sui flussi di importazioni e di esportazioni in transito presso il porto di Ravenna sono su base provinciale e consentono di conoscere l'ammontare in peso e in valore monetario dei flussi di merce tra ogni provincia della regione Emilia-Romagna e il porto di Ravenna.

“zone logistiche semplificate” in Italia. Questi cambiamenti possono modificare alcune variabili macroeconomiche (si veda il punto a) seguente) e a loro volta possono produrre impatti sia sociali che economici nei territori della ZLS Emilia-Romagna, nella regione Emilia-Romagna, nel resto d'Italia e all'estero (si veda il punto b) seguente).

Quindi per condurre l'analisi degli impatti economici e sociali attesi che deriveranno dall'istituzione della ZLS Emilia-Romagna, occorre stimare:

- a. il contributo dell'istituzione della ZLS Emilia-Romagna all'incremento di alcune variabili macroeconomiche regionali (ad esempio: i consumi, gli investimenti delle imprese, le importazioni, le esportazioni);
- b. come e in che misura questo contributo si trasmetterà ad altre variabili macroeconomiche (produzione, occupazione, redditi).

Lo schema a blocchi sotto riprodotto mette in evidenza gli elementi essenziali dell'analisi degli impatti della ZLS-ER. Il primo e il secondo box sulla sinistra dello schema a blocchi visualizzano il punto a) precedente, ossia l'ipotesi che l'istituzione della ZLS agisca sulle variabili macroeconomiche investimenti, importazioni ed esportazioni. Quindi i moltiplicatori del modello input-output stabiliscono in che misura le variazioni delle variabili macroeconomiche del secondo box (investimenti, import ed export) modificano le variabili elencate nell'ultimo box a destra.



Nei due paragrafi seguenti (8.3 e 8.4) sono descritti nel dettaglio i punti a) e b) precedenti e il contenuto dello schema a blocchi qui sopra riprodotto.

8.3 STIME DI CRESCITA DELL'ECONOMIA REGIONALE E DELLA ZLS EMILIA-ROMAGNA

In riferimento al punto a) del paragrafo 8.2 precedente, per la descrizione del contributo della ZLS Emilia-Romagna alla crescita di alcune variabili macroeconomiche regionali occorre ricordare che la stima degli impatti della ZLS Emilia-Romagna può essere sviluppata individuando gli elementi che subiranno una modifica per la sola istituzione della ZLS Emilia-Romagna.

Tali elementi riguardano semplificazioni in alcune procedure amministrative, riduzione di tempi in pratiche burocratiche, possibile istituzione di una Zona Franca Interclusa, definizione di un modello di governance chiaro, standardizzazione della modulistica, interoperabilità tra piattaforme telematiche e altro (Legge n. 12/2019)

Oltre a quanto sopra, si potrebbero prevedere ulteriori elementi di incentivazione, finalizzati a favorire l'attrazione e la localizzazione di imprese ed il potenziamento dei loro investimenti all'interno della ZLS Emilia-Romagna in ragione dell'utilizzo del porto di Ravenna. A tal proposito si ritengono utili strumenti di natura finanziaria di promozione della ZLS quali ad esempio incentivi alla digitalizzazione, alla sostenibilità, alla "green economy" e alla "circular economy", incentivi per la sicurezza nelle imprese e all'istituzione di sistemi orientati a fornire alle imprese la capacità di resilienza in caso di crisi improvvise provenienti dall'esterno. L'introduzione di alcuni di questi elementi potrebbe contribuire a migliorare progressivamente le prospettive di crescita e di attuazione della ZLS.

La difficile quantificazione degli impatti dei suddetti elementi, in termini monetari, rende necessario che vengano introdotte ipotesi di crescita di alcune dimensioni economiche riconducibili alla ZLS Emilia-Romagna. Si formulano così tre scenari ipotetici di crescita attribuibili ragionevolmente alla ZLS Emilia-Romagna.

	Scenario base	Scenario intermedio	Scenario ottimistico
<i>Crescita del PIL</i>	+3,3%	+4,0%	+4,7%
<i>Crescita dei Consumi</i>	+3,2%	+3,8%	---
<i>Crescita degli investimenti</i>	+4,7%	+5,6%	---
<i>Crescita delle esportazioni</i>	+6,3%	+7,6%	+8,8%
<i>Crescita delle importazioni</i>	+7,7%	+9,2%	---

Tabella 120 - Scenari di crescita - Fonte: Prometeia e Unioncamere

Il **primo scenario** si basa sull'ipotesi che l'istituzione della ZLS Emilia-Romagna non determini effetti diversi da quelli attesi dal normale svolgimento dell'economia. Quindi il primo scenario deriva dalle stime di crescita formulate per il sistema economico dell'Emilia-Romagna per questo e il prossimo anno da importanti istituzioni regionali che sono preposte all'analisi delle tendenze economiche dei territori emiliano-

romagnoli (Unioncamere e Prometeia). Nello studio cui si fa riferimento, sono già tenuti in considerazione gli effetti indotti dalla pandemia da Coronavirus, le cui stime sugli effetti negli anni a seguire sono inevitabilmente caratterizzate da una marcata imprevedibilità. Quali che siano, comunque, i cambiamenti determinati dalla ZLS Emilia-Romagna, è ragionevole ipotizzare che variabili macroeconomiche all'interno della ZLS Emilia-Romagna subiranno le medesime variazioni ipotizzate per tutto il territorio regionale.

Secondo Prometeia⁸⁸ e Unioncamere il PIL dell'Emilia-Romagna nel medio termine crescerà del +3,3%, gli investimenti delle imprese del +4,7%, le importazioni del +7,7%, le esportazioni del +6,3%, i consumi del +3,2% (Tabella 120, seconda colonna).

Il **secondo scenario** è definito ipotizzando che l'istituzione della ZLS Emilia-Romagna contribuisca ad ottenere risultati migliori rispetto a quelli formulati da Unioncamere e Prometeia. Si ipotizza che le stime di crescita dello scenario di base siano migliorate del 20%⁸⁹ dall'istituzione della ZLS Emilia-Romagna e quindi ci si aspetta nei territori della ZLS Emilia-Romagna una crescita del PIL del +4%, degli investimenti delle imprese del +5,6%, delle importazioni del +9,2%, delle esportazioni del +7,6%, dei consumi del +3,8% (Tabella 120, terza colonna).

Il **terzo scenario** tiene in considerazione le stime di crescita determinate dalle “zone economiche speciali” in numerosi e variegati contesti socioeconomici di tutto il mondo formulate da Banca Mondiale, importanti istituzioni politiche e centri di ricerca internazionali⁹⁰. Studi recenti hanno stimato che l'istituzione di “zone economiche speciali” abbia contribuito alla crescita del 4,7% del PIL delle aree interessate e la crescita del 40%⁹¹ delle esportazioni⁹². Allora nel terzo scenario (o scenario ottimistico) si ipotizza che anche nei territori della ZLS Emilia-Romagna il PIL crescerà del +4,7% e che le esportazioni avranno una crescita del 40% superiore a quella stimata da Unioncamere e Prometeia, pari a +8,8% (Tabella 120, quarta colonna).

⁸⁸ Si vedano “Scenari per le economie locali” di Prometeia, disponibili all'indirizzo (ultimo accesso giugno 2021):

<https://www.ucer.camcom.it/studi-ricerche/analisi/scenario-previsione>.

⁸⁹ Il 20% ipotizzato nel secondo scenario è il valore intermedio tra lo 0% del primo scenario e il 40% del terzo scenario.

⁹⁰ UNCTAD (2019), “World Investment Report 2019: Special Economic Zones”, New York: United Nations Conference on Trade and Development (https://unctad.org/en/PublicationChapters/WIR2019_CH4.pdf); International Growth Center (2019), Doing Special Economic Zones right: A policy framework, London, UK (www.theigc.org); White J. (2011), “Fostering Innovation in Developing Economies through SEZs”, in Special Economic Zones: Progress, Emerging Challenges and Future Directions, Farole and Akinci, 183–206.

⁹¹ Si veda pag. 5 di Davies R.B., Mazhikeyev A. (2016), “The Impact of Special Economic Zones on Exporting Behavior”, Working Paper No. 201528, School of Economics, University College, Dublin, https://cepr.org/sites/default/files/2486_DAVIES%20-%20The%20Impact%20of%20Special%20Economic%20Zones%20on%20Exporting%20Behavior.pdf

⁹² FIAS (2008), “Special Economic Zones: Performance, Lessons Learned, and Implications for Zone Development”, Washington, DC.

8.4 MECCANISMI MACROECONOMICI DI TRASMISSIONE DELLA CRESCITA

Per le stime del punto b) del paragrafo 8.2 precedente, in tema di come e in che misura l'istituzione della ZLS Emilia-Romagna contribuirà alla crescita del sistema economico regionale, si fa ricorso al modello input-output introdotto nella letteratura economica da Leontiev (1942), oggetto di numerosissime analisi a livello internazionale, approfondimenti e applicazioni in tutto il mondo anche in periodi recentissimi⁹³.

Il modello input-output consente di stimare come il contributo dell'istituzione della ZLS Emilia-Romagna all'incremento di alcune variabili macroeconomiche regionali (ad esempio: i consumi, gli investimenti delle imprese, le importazioni, le esportazioni) si trasmette ad altre variabili macroeconomiche (produzione, occupazione, redditi) regionali e oltre i confini della regione.

Il modello poggia sulla tavola intersettoriale bi-regionale Emilia-Romagna – Resto d'Italia a 59 settori che descrive la composizione della produzione del sistema economico emiliano-romagnolo, l'articolazione della domanda finale (consumi, spesa pubblica, investimenti, importazioni, esportazioni) e gli scambi commerciali interni alla regione, con il resto d'Italia e con l'estero. La tavola descrive il ruolo di ogni settore produttivo, quello del settore dei trasporti e della logistica delle merci, il ruolo dei nodi logistici intermodali e il ruolo del porto di Ravenna nel sistema economico regionale.

La tavola intersettoriale contiene anche le seguenti informazioni:

- le relazioni che esistono tra i settori che formano il sistema economico e le loro intensità; l'ammontare di beni e servizi che ogni settore acquista dagli altri settori e l'ammontare della propria produzione che vende agli altri settori;
- l'intensità degli scambi che avvengono all'interno della regione Emilia-Romagna, tra la regione Emilia-Romagna e il resto del sistema economico nazionale, tra la regione Emilia-Romagna e l'estero (mediante importazioni ed esportazioni).

Elaborazioni della tavola bi-regionale, attuate mediante le logiche del modello input-output leonteviano, consentono di calcolare i cosiddetti "moltiplicatori", con i quali è possibile individuare e quantificare gli impatti diretti, indiretti e indotti sulla produzione, sull'occupazione e sul reddito delle famiglie a livello aggregato, per ciascun settore produttivo e per ogni ambito territoriale. Impatti diretti, indiretti e indotti determinati da una

⁹³ Si veda, tra i tanti: GLA Economics (2019), "The London input-output tables", Working Paper 97, Greater London Authority, UK (<https://www.london.gov.uk/business-and-economy-publications/london-input-output-tables>). A questo indirizzo si accede all'ampia sezione che Eurostat dedica alle matrici input-output di tutti i Paesi dell'Unione Europea: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables>. Studiosi e professionisti appassionati a questi ambiti della teoria economica si sono riuniti nella International Input-Output Association, raggiungibile attraverso questa pagina web: <https://www.iioa.org/>.

variazione della domanda di un bene o di un servizio (ad esempio: un aumento degli imbarchi di contenitori al porto di Ravenna).

Quindi **l'impatto economico e sociale** della ZLS Emilia-Romagna sul sistema regionale **è stimato con moltiplicatori**. Un moltiplicatore è un numero che indica di quanto varia il valore di una variabile se il valore di un'altra variabile varia di una unità. Quantifica gli effetti determinati su dimensioni macroeconomiche (produzione, occupazione, reddito) da una variazione di una componente della domanda finale (esportazioni, importazioni, consumi delle famiglie, spesa pubblica, investimenti delle imprese) (Keynes, 1936; Hicks, 1937; tutti i testi di macroeconomia di base, anche i più recenti⁹⁴).

I moltiplicatori medi stimati con la matrice bi-regionale Emilia-Romagna vs resto d'Italia sono i seguenti:

- il moltiplicatore medio della produzione è pari a 3,3 a livello nazionale e a 2,9 a livello regionale, quindi con un effetto spill-over verso il resto d'Italia pari a 0,4 (vale a dire che un aumento di 1 euro di una delle componenti della domanda finale all'interno della ZLS Emilia-Romagna (es. importazioni o investimenti) genera un aumento medio di fatturato pari circa a 3,3 euro a livello nazionale, di cui 2,9 euro in Emilia-Romagna e 0,4 euro nel resto d'Italia) (Tabella 128);
- il moltiplicatore medio dell'occupazione a livello regionale è pari a 6,6 addetti per ogni milione di euro di incremento della domanda finale nella ZLS Emilia-Romagna (Tabella 129);
- il moltiplicatore medio del reddito (tipo 2) è pari a 2,4 euro. Vale a dire che un aumento del reddito pari a 1 euro per i lavoratori delle imprese localizzate nella ZLS Emilia-Romagna attiva ulteriori incrementi nell'Emilia-Romagna pari a 2,4 euro, grazie al fatto che il reddito speso genera ulteriori incrementi nella produzione, nell'occupazione e nei redditi (Tabella 128).

L'applicazione di quanto presentato in questo paragrafo consente di stimare gli impatti della ZLS Emilia-Romagna (utilizzando il modello input-output leonteviano applicato alla matrice bi-regionale orlata con i coefficienti del reddito e i parametri del consumo, e quantificando i moltiplicatori).

Nei tre casi sotto riprodotti a titolo esemplificativo si vogliono mostrare in forma stilizzata impatti sulla produzione, sull'occupazione e sul reddito pari o a 1 milione di euro, oppure pari a 10 milioni di euro, oppure pari a 50 milioni di euro.

⁹⁴ Si segnala il "CORE Project" raggiungibile online attraverso questo indirizzo web: <https://www.core-econ.org/>; in particolare il capitolo 13 del testo "Economics", disponibile a questo indirizzo: https://core-econ.org/the-economy/book/text/13.html?query=is-lm#134-measuring-the-aggregate-economy-the-components-of-gdp_.

Caso 1

La realizzazione di un investimento di 1 milione di euro all'interno della ZLS-ER determina i seguenti impatti medi:

1. un aumento della produzione regionale di 2,9 milioni di euro e un effetto spill-over (ossia un aumento della produzione in regioni limitrofe) pari a 0,4 milioni di euro;
2. un incremento dell'occupazione delle imprese della ZLS Emilia-Romagna di 6 addetti;
3. un incremento del reddito regionale di 2,4 milioni di euro.

Caso 2

La realizzazione di un investimento di 10 milione di euro all'interno della ZLS-ER produce i seguenti impatti medi:

1. un aumento della produzione regionale di 29 milioni di euro e un effetto spill-over (ossia un aumento della produzione in regioni limitrofe) pari a 4 milioni di euro;
2. un incremento dell'occupazione delle imprese della ZLS Emilia-Romagna di 60 addetti;
3. un incremento del reddito regionale di 24 milioni di euro.

Caso 3

La realizzazione di un investimento di 50 milione di euro all'interno della ZLS-ER produce i seguenti impatti medi:

1. un aumento della produzione regionale di 145 milioni di euro e un effetto spill-over (ossia un aumento della produzione in regioni limitrofe) pari a 20 milioni di euro;
2. un incremento dell'occupazione delle imprese della ZLS Emilia-Romagna di 300 addetti;
3. un incremento del reddito regionale di 120 milioni di euro.

I valori degli impatti riportati sopra nei tre casi descritti sono "impatti medi". I valori degli impatti in realtà cambiano a seconda del settore produttivo a cui appartiene l'impresa che realizza l'investimento, perché cambiano le filiere produttive a cui questa impresa si rivolge ad esempio per l'acquisizione delle risorse necessarie per la costruzione dell'opera. Nel paragrafo 8.6 successivo sono analizzati nel dettaglio i moltiplicatori dei singoli settori produttivi.

Si evidenzia che gli **investimenti** ad ora programmati ad opera di aziende **privati** già attivi nell'ambito portuale di Ravenna e coerenti con il **progetto Hub Portuale**, sono stimati in circa **250M€** per l'ampliamento degli stabilimenti produttivi e potenziamento delle aree terminalistiche e realizzazione di nuove opere.

Gli impatti qui sopra brevemente esemplificati vengono descritti nel dettaglio nel paragrafo successivo.

8.5 LA QUANTIFICAZIONE DEGLI IMPATTI SOCIOECONOMICI

Si è detto in precedenza che l'istituzione della ZLS Emilia-Romagna determina l'introduzione nei territori interessati di semplificazioni amministrative, che a loro volta potranno contribuire a determinare variazioni di alcune variabili macroeconomiche, ad esempio gli investimenti delle imprese, le importazioni, le esportazioni (tutte variabili definibili "esogene"). Le variazioni di queste variabili faranno modificare a loro volta altre variabili macroeconomiche tra cui ad esempio la produzione delle imprese, l'occupazione, il reddito delle famiglie (variabili definite "endogene").

Nel prossimo sotto-paragrafo (8.5.1) si analizza l'impatto sulla produzione, sull'occupazione e sul reddito (variabili endogene) determinato dalla variazione delle esportazioni via mare delle imprese della ZLS Emilia-Romagna attraverso il porto di Ravenna.

8.5.1 GLI IMPATTI DETERMINATI DALLA CRESCITA DELLE ESPORTAZIONI VIA MARE

In questo paragrafo si analizza l'incremento delle esportazioni delle imprese localizzate nella ZLS Emilia-Romagna, ipotizzando che gli investimenti, i consumi e le importazioni (variabili esogene) non subiscano variazioni. Per semplicità si ipotizza quindi che non aumentano le importazioni, non aumentano i consumi, non aumentano gli investimenti, aumentano solo le esportazioni via mare che le imprese localizzate nella ZLS Emilia-Romagna inviano all'estero imbarcando la merce nel porto di Ravenna.

L'incremento delle esportazioni e gli impatti che questo incremento produce vengono descritti qui sotto, articolandoli nei tre scenari ipotizzati nel paragrafo precedente 8.3.

Lo **scenario di base** si riferisce alla situazione in cui le esportazioni via mare attraverso il porto di Ravenna delle imprese localizzate nei territori della ZLS Emilia-Romagna crescono del +6,3% come pronosticato da Unioncamere e Prometeia, senza che l'istituzione della ZLS produca effetti. Passano così da 883 (Tabella 119) a poco meno di 939 milioni di euro, con un incremento di circa 56 milioni di euro (Tabella 121, seconda colonna).

A loro volta le maggiori esportazioni contribuiranno a far aumentare il fatturato delle imprese emiliano-romagnole (non solo all'interno della ZLS Emilia-Romagna) e delle imprese del resto d'Italia di circa 107 milioni di euro. Contribuiranno a far aumentare l'occupazione, che crescerà di circa 300 addetti nella sola ZLS Emilia-Romagna. Aumenterà anche il reddito delle famiglie, che crescerà di 47 milioni di euro (in Emilia-Romagna e nel resto d'Italia) (Tabella 119, seconda colonna).

Lo **scenario intermedio** si riferisce alla situazione in cui le esportazioni delle imprese localizzate nei territori della ZLS Emilia-Romagna crescono del +7,6%, ipotizzando che l'istituzione della ZLS contribuisca ad ottenere effetti migliori rispetto a quelli pronosticati da Unioncamere e Prometeia.

Passano così da 883 (Tabella 121) a poco più di 951 milioni di euro, con un incremento di circa 68 milioni di euro (Tabella 121, terza colonna).

A loro volta le maggiori esportazioni contribuiranno a far aumentare il fatturato delle imprese emiliano-romagnole (non solo all'interno della ZLS Emilia-Romagna) e delle imprese del resto d'Italia di circa 131 milioni di euro. Contribuiranno a far aumentare l'occupazione, che crescerà di quasi 374 addetti. Aumenterà anche il reddito delle famiglie, che crescerà di 58 milioni di euro (in Emilia-Romagna e nel resto d'Italia) (Tabella 121, terza colonna).

Il **terzo scenario** tiene conto delle stime formulate da Banca Mondiale, come già ricordato. Si ipotizza che le esportazioni della ZLS Emilia-Romagna crescano del +8,8% raggiungano così quasi i 962 milioni di euro di valore, con un incremento di circa 79 milioni rispetto al dato di partenza, 883 milioni (Tabella 121, quarta colonna).

Queste maggiori esportazioni possono contribuire ad incrementare il fatturato delle imprese di circa 152 milioni di euro, in Emilia-Romagna e nel resto d'Italia. Aumenterà anche l'occupazione di circa 430 unità e il reddito delle famiglie di circa 67 milioni di euro (Tabella 121, quarta colonna).

La tavola seguente (Tabella 122) raccoglie i valori degli impatti per ognuno dei tre scenari e per ognuna delle variabili descritte poco sopra.

Le ultime tre righe della tavola mostrano i risultati prodotti dal modello input-output per effetto dell'aumento delle esportazioni via mare mostrato nella prima riga della medesima tavola (crescita delle esportazioni).

<i>Variabile esogena</i>	Scenario base	Scenario intermedio	Scenario ottimistico
<i>Crescita delle esportazioni (mln €)</i>	<i>+56 mln (+6,3%)</i>	<i>+68 mln (+7,6%)</i>	<i>+79 mln (+8,8%)</i>
<i>Variabili endogene (di risultato)</i>			
<i>Crescita del fatturato (mln €)</i>	<i>+107</i>	<i>+131</i>	<i>+152</i>
<i>Crescita dell'occupazione (n.)</i>	<i>+303 (+0,3%)</i>	<i>+374 (+0,4%)</i>	<i>+434 (+0,5%)</i>
<i>Crescita del reddito (mln €)</i>	<i>+47</i>	<i>+58</i>	<i>+67</i>

Tabella 121 - Scenari di crescita attivati solo dalle dinamiche delle esportazioni via mare attraverso il porto di Ravenna delle imprese della ZLS Emilia-Romagna - Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL

Nei due paragrafi seguenti sono presentati nel dettaglio gli impatti indicando i valori delle variabili per settore di specializzazione che la ZLS Emilia-Romagna intende sostenere e rafforzare. Si inizia con lo scenario di base (8.5.2) per passare poi allo scenario intermedio (8.5.2).

8.5.2 LO SCENARIO DI BASE DELLE ESPORTAZIONI VIA MARE

Seguendo le ipotesi formulate per lo scenario di base (si veda Tabella 122 riprodotta in pagine precedenti), in questo sotto-paragrafo si analizza il caso dell'aumento delle esportazioni del +6,3%. Quindi le esportazioni via mare si ipotizza che passino da 883 a poco più di 939 milioni di euro.

La Tabella 125 sotto riprodotta contiene l'incremento delle esportazioni delle imprese della ZLS articolato per settore e presenta i principali impatti prodotti dall'incremento delle esportazioni: la crescita del fatturato (+107 mln di euro), dell'occupazione (+303 addetti) e del reddito delle famiglie (+47 mln di euro).

Si ricorda che l'incremento del fatturato (+107 mln) comprende l'aumento delle esportazioni (+56 mln): ad esempio nel settore dell'agroalimentare per soddisfare la maggior domanda dall'estero (+7,559 mln €), le imprese producono i 7,559 mln e in più, e, per effetto delle richieste innescate dalla nuova domanda attribuibile alle relazioni e alle interdipendenze settoriali descritte dal modello input-output utilizzato in questa analisi, sono chiamate a produrre altri 3,773 mln di euro, fino ad arrivare ai 11,332 mln di euro incremento del fatturato di settore. Il medesimo ragionamento si può ripetere per tutti gli altri settori.

Settori di specializzazione	Crescita export	Inc. Fatt.	Inc. Occ.	Inc. redd. famiglie
	1000 €	1000 €	n. add.	1000 €
Agroalimentare	7.603	11.821	33	6.151
Tessile e Abbigliamento	871	2.414	12	2.089
Legno e Mobili	1.180	2.148	8	936
Ceramica	1.343	3.862	18	1.659
Chimica e Materie plastiche	8.583	18.530	42	8.268
Farmaceutica	117	997	2	600
Biomedicale	64	64	0	0
Meccanica	35.849	66.922	188	27.142
Totale	55.610	106.758	303	46.845

Tabella 122 - Scenario di base: gli impatti prodotti dalla crescita delle esportazioni via mare delle imprese della ZLS Emilia-Romagna in transito nel porto di Ravenna su fatturato, occupazione e reddito – Note: con ‘crescita esportazioni’ s’intende la crescita delle esportazioni della ZLS Emilia-Romagna via mare. Con ‘inc.fatt.’ s’intende l’incremento del fatturato, con ‘inc.occ.’ l’incremento occupazionale, mentre con ‘inc redd.’ S’intende l’incremento del reddito delle famiglie. - Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL

Nella pagina seguente si presenta la disaggregazione degli impatti per ambito settoriale e territoriale. L’incremento del fatturato che si registrerà in Emilia-Romagna è stato separato dall’incremento del fatturato che si avrà nel resto d’Italia (RdI) (Tabella 123. La medesima disaggregazione è proposta per l’incremento dell’occupazione e del reddito delle famiglie (Tabella 124).

Settori di specializzazione	Crescita export.	Inc. Fatt. in ER	Inc. Fatt. nel Rdl	Inc. Fatt. Tot.	Inc. Occ in ER	Inc. Occ. nel Rdl	Inc. Occ. Tot.
	1000 €	1000€	1000€	1000 €	n. add.	n. add.	n. add.
Agroalimentare	7.603	11.396	425	11.821	33	0	33
Tessile e Abbigliamento	871	1.920	494	2.414	12	0	12
Legno e Mobili	1.180	1.747	401	2.148	8	0	8
Ceramica	1.343	3.571	291	3.862	18	0	18
Chimica e Materie plastiche	8.583	16.617	1.913	18.530	42	0	42
Farmaceutica	117	820	177	997	2	0	2
Biomedicale	64	64	0	64	0	0	0
Meccanica	35.849	62.491	4.431	66.922	188	0	188
Totale	55.610	98.626	8.132	106.578	303	0	303

Tabella 123 - Scenario di base: gli impatti della crescita delle esportazioni via mare delle imprese della ZLS Emilia-Romagna in transito nel porto di Ravenna su fatturato e occupazione. - Note: con 'crescita esportazioni' s'intende la crescita delle esportazioni delle imprese ZLS Emilia-Romagna in transito via mare nel porto di Ravenna; con 'inc.fatt.' s'intende l'incremento del fatturato, mentre con 'inc.occ.' l'incremento occupazionale. Per 'Rdl' s'intende il resto d'Italia.

Settori di specializzazione	Crescita export	Inc. redd. Famiglie in ER	Inc. redd. Famiglie nel Rdl	Inc. redd. Famiglie tot
	1000 €	1000 €	1000 €	1000 €
Agroalimentare	7.603	5.045	1.106	6.151
Tessile e Abbigliamento	871	1.215	874	2.089
Legno e Mobili	1.180	419	517	936
Ceramica	1.343	1.326	333	1.659
Chimica e Materie plastiche	8.583	6.186	2.082	8.268
Farmaceutica	117	375	225	600
Biomedicale	64	0	0	0
Meccanica	35.849	22.502	4.640	27.142
Totale	55.610	37.068	9.777	46.845

Tabella 124 - Scenario di base: gli impatti prodotti dalla crescita delle esportazioni via mare delle imprese della ZLS Emilia-Romagna in transito nel porto di Ravenna sul reddito (migliaia di euro) - Nota: 'Rdl' significa "resto d'Italia". - Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL

8.5.3 LO SCENARIO INTERMEDIO DELLA CRESCITA DELLE ESPORTAZIONI VIA MARE

In questo sotto-paragrafo si analizza il caso dell'aumento delle esportazioni del +7,6%, ipotizzato nello scenario intermedio (si veda Tabella 120 riprodotta in pagine precedenti). In base a questa ipotesi le esportazioni via mare passano da 883 a circa 951 milioni di euro.

Nella Tabella 125 seguente è riportato l'incremento delle esportazioni delle imprese della ZLS articolato per settore e presenta i principali impatti prodotti dall'incremento delle esportazioni: la crescita del fatturato (+131 mln di euro), dell'occupazione (+374 addetti) e del reddito delle famiglie (+58 mln di euro).

Si ricorda che l'incremento del fatturato (+131 mln) comprende l'aumento delle esportazioni (+68 mln): ad esempio nel settore dell'agroalimentare per soddisfare la maggior domanda dall'estero (+8,417 mln €), le imprese producono i 8,417 mln e in più, e, per effetto delle richieste innescate dalla nuova domanda attribuibili alle relazioni e alle interdipendenze settoriali descritte dal modello input-output utilizzato in questa analisi, sono chiamate a produrre altri 4,678 mln di euro, fino ad arrivare ai 13,095 mln di euro incremento del fatturato di settore. Il medesimo ragionamento si può ripetere per tutti gli altri settori.

Settori di specializzazione	Crescita esportazioni	Inc. fatt.	Inc. occ.	Inc. redd. famiglie
	1000 €	1000 €	n. add.	1000 €
Agroalimentare	9.324	14.505	41	7.546
Tessile e Abbigliamento	1.279	3.304	17	2.686
Legno e Mobili	1.576	2.808	11	1.185
Ceramica	1.696	4.785	22	2.051
Chimica e Materie plastiche	10.506	22.749	52	10.146
Farmaceutica	217	1.321	2	768
Biomedicale	153	153	0	0
Meccanica	43.702	81.642	229	33.128
Totale	68.453	131.267	374	57.510

Tabella 125 - Scenario intermedio: gli impatti prodotti dalla crescita delle esportazioni via mare delle imprese della ZLS Emilia-Romagna in transito nel porto di Ravenna sul fatturato, l'occupazione, il reddito - Note: con 'crescita esportazioni' s'intende la crescita delle esportazioni della ZLS Emilia-Romagna via mare. Con 'inc.fatt.' s'intende l'incremento del fatturato, con 'inc.occ.' l'incremento occupazionale, mentre con 'inc.redd.' S'intende l'incremento del reddito delle famiglie. - Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL

Successivamente i valori riprodotti sono stati disaggregati per ambito territoriale. L'incremento del fatturato che si registrerà in Emilia-Romagna è stato separato dall'incremento del fatturato che si avrà nel resto d'Italia (Rdl) (Tabella 126). La medesima disaggregazione è proposta per l'incremento dell'occupazione e del reddito delle famiglie

Settori di specializzazione	Crescita export	Inc. redd. Famiglie in ER	Inc. redd. Famiglie nel Rdl	Inc. redd. Famiglie tot
	1000 €	1000 €	1000 €	1000 €
<i>Agroalimentare</i>	9.324	6.193	1.353	7.546
<i>Tessile e Abbigliamento</i>	1.279	1.604	1.082	2.686
<i>Legno e Mobili</i>	1.576	553	632	1.185
<i>Ceramica</i>	1.696	1.644	407	2.051
<i>Chimica e Materie plastiche</i>	10.506	7.596	2.550	10.146
<i>Farmaceutica</i>	217	493	275	768
<i>Biomedicale</i>	153	0	0	0
<i>Meccanica</i>	43.702	27.461	5.667	33.128
Totale	68.453	45.544	11.966	57.510

Tabella 126 - Scenario di base: gli impatti prodotti dalla crescita delle esportazioni via mare delle imprese della ZLS Emilia-Romagna in transito nel Porto di Ravenna sul reddito (migliaia di euro) - Nota: 'Rdl significa "Resto d'Italia".

Settori di specializzazione	Crescita export	Inc. fatt. in ER	Inc. fatt. nel Rdl	Inc. fatt. Tot.	Inc. occ. in ER	Inc. occ. nel Rdl	Inc. occ. totale
	1000 €	1000 €	1000 €	1000 €	n. add.	n. add.	n. add.
Agroalimentare	9.324	13.984	521	14.505	41	0	41
Tessile e Abbigliamento	1.279	2.682	622	3.304	17	0	17
Legno e Mobili	1.576	2.317	491	2.808	11	0	11
Ceramica	1.696	4.428	357	4.785	22	0	22
Chimica e Materie plastiche	10.506	20.402	2.347	22.749	52	0	52
Farmaceutica	217	1.104	217	1.321	2	0	2
Biomedicale	153	153	0	153	0	0	0
Meccanica	43.702	76.225	5.417	81.642	229	0	229
Totale	68.453	121.295	9.972	131.267	374	0	374

Tabella 127 - Tabella 126 - Scenario intermedio: gli impatti della crescita delle esportazioni via mare delle imprese della ZLS Emilia-Romagna in transito nel porto di Ravenna su fatturato e occupazione

Settori di specializzazione	Crescita export	Inc. redd. Famiglie in ER	Inc. redd. Famiglie nel Rdl	Inc. redd. Famiglie tot
	1000 €	1000 €	1000 €	1000 €
Agroalimentare	9.324	6.193	1.353	7.546
Tessile e Abbigliamento	1.279	1.604	1.082	2.686
Legno e Mobili	1.576	553	632	1.185
Ceramica	1.696	1.644	407	2.051
Chimica e Materie plastiche	10.506	7.596	2.550	10.146
Farmaceutica	217	493	275	768
Biomedicale	153	0	0	0
Meccanica	43.702	27.461	5.667	33.128
Totale	68.453	45.544	11.966	57.510

Tabella 128 - Scenario di base: gli impatti prodotti dalla crescita delle esportazioni via mare delle imprese della ZLS Emilia-Romagna in transito nel porto di Ravenna sul reddito (migliaia di euro) - Nota: 'Rdl' significa "resto d'Italia". - Nota: Rdl significa "resto d'Italia". Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL

8.6 IL RUOLO DEI MOLTIPLICATORI NELLA STIMA DEGLI IMPATTI

Le stime degli impatti presentate nel paragrafo precedente derivano dall'applicazione di moltiplicatori agli incrementi ipotizzati delle esportazioni effettuati dalle imprese localizzate nella ZLS Emilia-Romagna in transito per il porto di Ravenna. Già in precedenza si è ricordato che un moltiplicatore è un numero che indica di quanto varia il valore di una variabile se varia di una unità il valore di un'altra variabile.

I moltiplicatori possono essere calcolati utilizzando un modello input-output che non prende in considerazione i coefficienti di reddito né i parametri del consumo, quindi in questo caso negli effetti moltiplicativi non sono presi in considerazione né il ruolo del reddito che aumenta in seguito all'aumento della produzione né il ruolo del consumo che attiva ulteriore produzione e a sua volta altra produzione. Questi moltiplicatori della produzione sono di conseguenza mediamente inferiori a quelli che tengono conto dei due aspetti sopra ricordati, reddito e consumo.

I MOLTIPLICATORI DELLA PRODUZIONE E I MOLTIPLICATORI DEL REDDITO

Per fare in modo che le analisi di impatto proposte siano più aderenti alla realtà, si è scelto di adottare un modello input-output in cui si inserisce il nuovo reddito generato dall'attivazione della domanda finale (ad esempio con l'aumento delle esportazioni).

I moltiplicatori di questo tipo di modello input-output (detto "chiuso") sono riportati nella tavola di seguito riprodotta Tabella 130).

Nella seconda colonna della Tabella 130 si trovano i valori dei **moltiplicatori della produzione** del modello input-output "aperto", mentre nelle colonne successive sono inseriti i valori dei moltiplicatori di produzione e del reddito del modello "chiuso" rispetto al reddito e ai consumi. Ossia il valore dei moltiplicatori della produzione totale (Italia) utilizzati per le stime degli impatti determinati dall'istituzione della ZLS Emilia-Romagna. Il primo valore della quarta colonna, ovvero 3,751, sta ad indicare che se le esportazioni del settore "agroalimentare" della ZLS Emilia-Romagna dovessero aumentare di 1€ e tutti gli altri settori non subissero variazioni, allora la produzione dell'agroalimentare e di tutti gli altri settori in tutta Italia aumenterebbe di 3,751€. Di questi, 2,750€ è l'aumento della produzione (fatturato) di tutte le imprese localizzate in Emilia-Romagna, indipendentemente dal settore di appartenenza, e 1,001€ è l'aumento di fatturato di tutte le imprese del resto d'Italia, indipendentemente dal settore di appartenenza.

L'aumento della produzione (pari a 3,751€) è superiore all'aumento della domanda esterna (1€), perché la domanda di più prodotti dell'agroalimentare attiva la produzione in tutti gli altri settori economici a cui l'agroalimentare domanda materie prime, semilavorati, prodotti finiti e servizi. E questi a loro volta attivano ciascuno i propri fornitori generando maggior produzione, e così via in tutto il sistema economico, con effetti via via sempre più smorzati.

In più, trasformando i moltiplicatori in percentuali, si nota che il 73% dell'effetto determinato dall'aumento delle esportazioni è a beneficio dell'Emilia-Romagna delle sue imprese e del suo tessuto sociale, il restante 26% è a beneficio del resto del sistema nazionale. Si è fatto riferimento ad un aumento delle esportazioni, ma il medesimo discorso vale per gli altri componenti della domanda finale, tra cui investimenti ed importazioni in primis.

Dalla lettura dell'ultima riga della quinta colonna della Tabella 130 seguente si ricava che il moltiplicatore medio della produzione dell'Emilia-Romagna è pari a 2,876. Si tratta di un valore indicativo, non riconducibile ad alcuno dei settori produttivi del sistema economico regionale. Indica che, se la domanda di un settore aumenta di 1€, la produzione regionale aumenta in media di 2,876€.

Per quanto riguarda i settori manifatturieri analizzati, si nota che il moltiplicatore della produzione maggiore appartiene al settore “chimica e materie plastiche” e il 20% dell'incremento della sua produzione attivato dall'aumento della domanda finale è indirizzata ad imprese localizzate al di fuori dei confini regionali. Il secondo settore per ampiezza del moltiplicatore è la “meccanica”. Il settore della “ceramica” invece è quello maggiormente aperto alle relazioni con sistemi produttivi esterni all'Emilia-Romagna.

Il **moltiplicatore del reddito** tiene conto del fatto che un incremento della produzione, stimolata da un incremento della domanda finale, genera reddito, da lavoro o da profitto, il quale viene poi, a sua volta, in parte speso generando ulteriori effetti moltiplicativi sulla produzione, sull'occupazione, sul consumo e quindi in modo circolare ancora sul reddito.

In letteratura si distinguono i moltiplicatori del reddito di “tipo 1” e di “tipo 2”. La differenza tra i due tipi di moltiplicatori è data dall'inserimento nel modello del nuovo reddito generato dall'attivazione della domanda finale (esempio: con l'aumento delle esportazioni). Nel caso dei moltiplicatori del reddito di “tipo 2” il reddito netto guadagnato e speso viene reinserito nel modello, producendo nuova domanda.

I moltiplicatori del reddito utilizzati per stimare gli impatti determinati dall'istituzione della ZLS Emilia-Romagna si trovano nell'ultima colonna della tavola sotto riprodotta (Tabella 130).

Settori produttivi	Sist. aperto	Sist. chiuso					
	Molt. Prod ER	Coeff. attiv. redd.	Molt. prod. Tot Italia	Molt. prod. interno all'ER	Molt. Prod. effetto spill-over Rdl	Var. reddito in ER	Molt. reddito interno ER
Agro-alimentare	2,22	0,126	3,751	2,750	1,001	0,443	3,519
Tessile Abbigliamento	2,51	0,182	3,714	3,265	0,450	0,626	3,437
Legno Mobili	2,47	0,201	3,212	2,850	0,362	0,646	3,212
Ceramica	2,01	0,218	3,651	2,683	0,968	0,561	2,579
Chimica-Mat. plastiche	2,50	0,161	3,938	3,159	0,779	0,554	3,443
Farmaceutica	2,36	0,104	3,249	2,893	0,356	0,446	4,290
Biomedicale	2,18	0,218	3,557	2,895	0,662	0,600	2,751
Meccanica	2,36	0,193	3,972	3,118	0,854	0,632	3,274
Altri settori	2,22	---	---	---	---	---	---
Totale Sistema Produttivo ER	2,08	0,279	3,311	2,876	0,436	0,667	2,393

Tabella 129 - - I moltiplicatori di produzione e i moltiplicatori del reddito per settore produttivo. – Note: ‘sist.aperto’ è il ‘sistema aperto a reddito e consumi’, mentre ‘sist. Chiuso’ è il ‘sistema chiuso a reddito e consumi’. Per ‘molt.prod.’ s’intende ‘Moltiplicatore della produzione’ - Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL

I MOLTIPLICATORI DELL'OCCUPAZIONE

Il moltiplicatore dell'occupazione misura l'incremento di occupazione (totale o settoriale) attivato da un incremento della domanda finale (ad esempio: importazioni, esportazioni, investimenti) di un dato settore. La Tabella 131 presenta gli incrementi occupazionali attivati da un incremento di domanda finale pari a 1 milione di euro nei rispettivi settori. Il moltiplicatore totale, riportato nella seconda colonna, è scomposto in due parti: la componente diretta (interna all'Emilia-Romagna) e quella indiretta (esterna all'Emilia-Romagna e relativa al resto d'Italia).

Il moltiplicatore totale dell'occupazione varia tra i 4,6 ed i 11,1 addetti per milione di euro di aumento o delle esportazioni, o delle importazioni, o degli investimenti delle imprese (mediamente in Emilia-Romagna è pari a 6,6 addetti per milione di euro di aumento della domanda finale).

Il moltiplicatore totale dell'occupazione del settore "ceramica", pari a 6,8, sta ad indicare che se le esportazioni del settore "ceramica" della ZLS Emilia-Romagna dovessero aumentare di 1 milione di euro e tutti gli altri settori non dovessero subire variazioni, allora l'occupazione del settore "ceramica" e di tutti gli altri settori in tutta Italia aumenterebbe di 7 addetti. Per le ipotesi formulate, al fine di rendere più semplice l'analisi, l'incremento occupazionale sarebbe tutto a favore delle imprese localizzate in Emilia-Romagna, indipendentemente dal settore di appartenenza. L'aumento dell'occupazione riguarderebbe il settore della "ceramica" e quelli che hanno gli scambi commerciali più intensi con il settore della "ceramica" perché la domanda di più prodotti della ceramica attiva la produzione in tutti gli altri settori economici a cui la ceramica domanda materie prime, semilavorati, prodotti finiti e servizi. E questi a loro volta attivano ciascuno i propri fornitori generando maggior produzione, e così via in tutto il sistema economico, con effetti via via sempre più smorzati.

Si ricorda che i dati medi nazionali e regionali di tutti i settori produttivi si ottengono prendendo in considerazione tutti i settori produttivi, dall'agricoltura ai servizi alla persona, da settori ad alta intensità di lavoro a settori con bassa intensità di lavoro. Da qui la giustificazione del fatto che i dati medi di attivazione occupazionale sono così contenuti, pari a 1,1 per la media nazionale e 2,1 per la media regionale.

Per semplicità di analisi si è ipotizzato che le ricadute occupazionali siano limitate al territorio dell'Emilia-Romagna e non si estendano al di fuori dei confini regionali.

Settori produttivi	Molt. tot (Italia)	Molt. interno all'ER	Effetto spill- over nel Rdl	% interno	% spill- over
<i>Agroalimentare</i>	4,6	4,6	0,0	100%	0%
<i>Tessile e Abbigliamento</i>	10,4	10,4	0,0	100%	0%
<i>Legno e Mobili</i>	11,1	11,1	0,0	100%	0%
<i>Ceramica</i>	6,8	6,8	0,0	100%	0%
<i>Chimica e Mat. plastiche</i>	5,0	5,0	0,0	100%	0%

<i>Farmaceutica</i>	4,0	4,0	0,0	100%	0%
<i>Biomedicale</i>	5,4	5,4	0,0	100%	0%
<i>Meccanica</i>	5,5	5,5	0,0	100%	0%
<i>Tutti gli altri settori</i>	4,6	4,6	0,0	100%	0%
<i>Totale Sistema Produttivo dell'ER</i>	2,2	2,1	0,1	100%	0%
<i>Totale Sistema Produttivo nazionale</i>	1,1	---	---	---	---

Tabella 130 - I moltiplicatori dell'occupazione per settore produttivo – Per 'molt.' S'intende il moltiplicatore. Fonte: elaborazioni di Fondazione ITL

8.7 L'ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO (EX ART. 9 DPCM N. 12/2018)

In relazione a quanto sopra riportato per gli impatti socioeconomici, le disposizioni normative (art. 9 del DPCM 12/2018) prevedono, a seguito dell'istituzione della ZLS con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, la definizione di un piano di monitoraggio che consente di valutare l'efficacia delle iniziative previste dal Piano di Sviluppo Strategico della ZLS attraverso i seguenti principali indicatori di realizzazione e risultato:

- numero di nuove imprese insediate nella ZLS suddivise per settore merceologico e classe dimensionale;
- numero di nuovi occupati in imprese insediate nella ZLS;
- valore del fatturato delle imprese insediate nella ZLS suddivise per classe dimensionale;
- valore totale dei nuovi investimenti e suddivisione per classe dimensionale.

Questa attività di monitoraggio, in capo all'Agenzia per la coesione territoriale, tiene conto delle misure ed interventi amministrativi attivati che degli interventi incentivi eventualmente concessi.

Al termine dei sei anni dall'istituzione della ZLS, e successivamente con cadenza periodica, l'Agenzia per la coesione territoriale valuta il conseguimento dei risultati attesi sulla base del Piano di Sviluppo Strategico e trasmette tale valutazione al Presidente del Consiglio dei Ministri.

Inoltre, ai fini di una maggiore efficacia sullo stato di avanzamento delle attività e dell'attuazione degli interventi, la regione Emilia-Romagna, alla luce della definizione delle misure di supporto e di accompagnamento per lo sviluppo della ZLS, si propone di effettuare un'autonoma verifica periodica delle attività, volta tra l'altro ad individuare eventuali aggiornamenti del Piano necessari per il raggiungimento dei risultati attesi. Tale verifica è trasmessa all'Agenzia per la coesione territoriale a supporto delle valutazioni di cui all'art. 9 del DPCM 12/2018.

9 IDENTIFICAZIONE DEGLI STAKEHOLDER E IL PROCESSO DI CONSULTAZIONE

9.1 FASE PRODROMICA ALLA DEFINIZIONE DI ZLS

La Regione Emilia-Romagna, ai fini dell'elaborazione del Piano di Sviluppo Strategico, è stata impegnata in un percorso di confronto e concertazione con gli stakeholder e con i diversi soggetti territorialmente coinvolti nella istituzione della Zona Logistica Speciale dell'Emilia-Romagna.

Il lavoro prodromico alla formulazione della proposta di ZLS realizzato in questa fase è consistito in numerosi incontri con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale e con l'Agenzia delle Dogane e avvalendosi della collaborazione volontaria e del confronto con importanti istituti di ricerca⁹⁵ per un indispensabile approfondimento sulle esperienze già realizzate in altre realtà, nonché per procedere ad un'analisi di scenario al fine di mettere a sistema i complessi fattori che convergono nel percorso di istituzione della ZLS. Questa fase si è conclusa l'8 Luglio 2020, data in cui l'Amministrazione regionale ha formalmente approvato il documento di analisi preliminare che ha costituito il punto di partenza per l'avvio del processo di consultazione con gli stakeholder interessati. La Regione ha successivamente proceduto alla fase di identificazione e coinvolgimento dei diversi attori pubblici e privati interessati nel processo di istituzione della ZLS Emilia-Romagna, al fine di poter dare avvio ad una fase di continuativo confronto ed interazione tra le parti.

9.2 AVVIO DEL PROCESSO DI CONSULTAZIONE E MODALITA' DI COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER

Alla luce della validazione dell'analisi territoriale a supporto della definizione del PSS per la ZLS Emilia-Romagna, la Regione ha dato formalmente avvio al processo di consultazione con Enti pubblici e operatori privati interessati alla ZLS. In attuazione di quanto previsto agli art. 5 e 6 del DPCM 12/2018, partendo dai territori identificati nel documento di analisi preliminari per la definizione del perimetro della ZLS, sono stati pianificati dalla Direzione Trasporti della Regione Emilia-Romagna una serie di incontri virtuali tenutisi con i territori interessati, ai quali hanno preso parte i referenti delle Amministrazioni locali, i gestori delle Aree Produttive Attrezzate, l'ADSP del mare Adriatico Centro Settentrionale, i rappresentanti delle principali Associazioni di categoria, gli operatori portuali, i terminalisti, gli spedizionieri, gli agenti marittimi operativi sul porto di Ravenna nonché i referenti dei nodi logistici intermodali e degli Interporti interessati alla ZLS.

⁹⁵ Fondazione ITL; SRM Services, ARTER.

I predetti incontri, convocati dalla Regione Emilia-Romagna si sono tenuti a partire dal novembre 2020 ed hanno avuto 3 momenti di coinvolgimento dedicati pianificati nelle giornate del:

- 11 novembre 2020, dedicato alle Amministrazioni locali (Comuni, Province Unioni di Comuni)
- 26 novembre 2020, dedicato ai referenti dei nodi intermodali ed Interporti interessati alla ZLS e ai gestori delle APEA;
- 02 dicembre 2020, dedicato alle Associazioni regionali di categoria ed operatori logistici e portuali del porto di Ravenna.

I soggetti convocati sono stati identificati in funzione della loro competenza territoriale in relazione alle aree e ai nodi logistici identificati nella prima fase di analisi.

La Regione è stata impegnata in una continuativa fase di confronto con i territori, che al fine di favorire la massima inclusione degli stakeholder ha visto la pianificazione di una serie di ulteriori appuntamenti tra febbraio e aprile 2020. Tali incontri, tenutisi nella forma di video conferenze, sono stati richiesti dalle singole Amministrazioni, che in corso d'opera hanno manifestato l'interesse per il progetto di istituzione della ZLS. Unitamente agli Enti locali le Associazioni di categoria regionali hanno richiesto la possibilità di approfondire ulteriormente il tema della Zona Logistica Semplificata, coinvolgendo i singoli referenti territoriali delle aree interessate alla ZLS, così da comprendere le caratteristiche dell'istituto e le politiche insediative in corso di definizione e verificare il potenziale grado di coinvolgimento dei rispettivi associati.

Le tabelle che seguono riportano l'elenco degli stakeholder pubblici e privati coinvolti durante la fase di Concertazione allargata.

ENTI PUBBLICI E AMMINISTRAZIONI

Comune di Argelato
 Comune di Argenta
 Comune di Bagnacavallo
 Comune di Bentivoglio
 Comune di Bondeno
 Comune di Brescello
 Comune di Casalgrande
 Comune di Cesena
 Comune di Codigoro
 Comune di Concordia sulla Secchia
 Comune di Conselice
 Comune di Cotignola
 Comune di Comacchio
 Comune di Faenza
 Comune di Ferrara
 Comune di Fontevivo
 Comune di Forlì
 Comune di Forlimpopoli
 Comune di Guastalla
 Comune di Imola
 Comune di Lugo
 Comune di Mesola
 Comune di Mirandola

Comune di Misano Adriatico
 Comune di Modena
 Comune di Ostellato
 Comune di Piacenza
 Comune di Ravenna
 Comune di Reggiolo
 Comune di Rimini
 Comune di Rubiera
 Comune di San Giorgio di Piano
 Città Metropolitana di Bologna
 Provincia di Ferrara
 Provincia di Forlì-Cesena
 Provincia di Modena
 Provincia di Parma
 Provincia di Piacenza
 Provincia di Ravenna
 Provincia di Reggio Emilia
 Provincia di Rimini
 Unione dei Comuni della Bassa Romagna
 Unione Comuni Modenesi Area Nord
 FMI - Forlì Mobilità Integrata
 SIPRO - Agenzia per lo Sviluppo di Ferrara

GESTORI DEI NODI INTERMODALI E DEGLI INTERPORTI

Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale
 Sapir-Porto di Ravenna
 Interporto di Bologna
 Interporto di Parma (CEPIM)
 Dinazzano Po
 Terminali Italia
 Lugo Terminal SpA
 Lotras
 Terminal Rubiera
 Piacenza Terminal Intermodale

ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA, SINDACATI E OPERATORI DEL PORTO DI RAVENNA

ARSI - Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali
 ASAMAR - Associazione Agenti e Raccomandatari Marittimi
 Assologistica
 Fedespedi
 Unione Utenti Porto (Porto di Ravenna)
 Confetra ER
 Confindustria Emilia-Romagna
 Confindustria Ceramica
 CNA Emilia-Romagna
 Confartigianato Emilia Romagna
 Confcooperative Emilia-Romagna
 Legacoop Emilia-Romagna
 Legacoop Romagna
 Unindustria Reggio Emilia
 Bondeno che lavora
 CGIL
 CISL

UIL
UGL
UILT (UIL trasporti)

La modalità di coinvolgimento adottata con i differenti interlocutori interessati al progetto di istituzione della ZLS Emilia-Romagna ha visto due differenti livelli di confronto.

Un primo livello di confronto di carattere prevalentemente informativo e divulgativo del progetto della ZLS è stato rivolto alle Associazioni datoriali e di categoria, operatori logistici e portuali afferenti al contesto di Ravenna, rappresentanti delle organizzazioni sindacali, Università/mondo della ricerca, con i quali si sono svolti incontri informativi allargati finalizzati alla presentazione del “Progetto ZLS”, a condividerne gli obiettivi e le caratteristiche del progetto, politiche insediative e determinazione degli impatti auspicati in termini di incentivazione ed attrazione di nuovi investimenti sul territorio.

Le occasioni di confronto hanno permesso di raccogliere suggerimenti e spunti di riflessione per il perfezionamento del progetto, ottenendo un assenso sul lavoro condotto dall'Amministrazione ed una sollecitazione, in particolare dagli operatori portuali, a rendere attuativo quanto prima lo strumento della ZLS, così da concretizzare le opportunità di sviluppo ad esso correlate.

Nel secondo livello di confronto, più specifico, che ha coinvolto gli enti interessati, i gestori dei nodi e delle piattaforme logistiche/intermodali e i soggetti gestori delle Aree APEA, la fase illustrativa del progetto di ZLS regionale è stata accompagnata da una formale richiesta da parte della Regione a verificare e validare le aree identificate, al fine di condividere le scelte effettuate in fase di analisi preliminare, acquisire le informazioni aggiornate sui singoli contesti produttivi e logistici del territorio e procedere di conseguenza ad una corretta perimetrazione dei singoli ambiti da inserire nella ZLS.

Sono inoltre pervenute ulteriori istanze da parte del territorio, che hanno promosso la candidatura di ulteriori aree coerenti con il disegno strategico della ZLS.

Gli uffici tecnici regionali si sono resi disponibili ad avviare un puntuale confronto con i tecnici dei Comuni interessati e i referenti dei soggetti gestori dei nodi e delle APEA al fine di fornire tutti gli elementi informativi utile ad effettuare le verifiche richieste dalla regione.

Agli incontri preliminare ed ai colloqui informativi intercorsi ha fatto seguito una puntuale istruttoria da parte della Regione che ha tenuto traccia delle richieste inviate e dei riscontri pervenuti dalle singole amministrazioni e dai soggetti interessati.

L'iter è stato volto ad acquisire da parte dei singoli territori tutte le informazioni di carattere urbanistico/pianificatorio, eventuali vincoli di natura paesaggistica ed ambientale, informazioni di dettaglio relative ai singoli contesti produttivi e agli operatori insediati, così da poter effettuare,

la verifica sui requisiti per l'inclusione dell'area all'interno del perimetro della ZLS, alla luce dei criteri identificati per la definizione della stessa.

Di seguito si riporta un prospetto riepilogativo con i dati relativi alle singole aree candidate (Aree produttive/nodi logistici), con il dettaglio della perimetrazione definito alla luce del confronto avviato con i singoli Enti.

N	Aree incluse ZLS Emilia- Romagna	Est. area (ha)	Richiesta di identificazione e validazione aree (Prot. RER)	Riscontro Enti (nome Ente/Protocollo)
1	Ravenna - Porto di Ravenna	1689	Prot.27/11/2020.07886 49 Prot.01/12/2020.07946 91	ADSP Ravenna/ Prot.24.12.2020.0848402
2	Lugo/Cotignola Centro Intermodale Lugo	26	Prot.01/12/2020.07947 11	Comune di Lugo/ Prot.11.12.2020.0819542
3	Forlì/Forlimpopoli - Scalo merci Villa Selva	17	Prot.01/12/2020.07950 89	Comune di Forlì/ Prot.29.12.2020.0853193 Prot.19.04.2021.0371535
4	Bondeno - Scalo ferroviario di Bondeno	13	Autocandidatura	Comune di Bondeno/ Prot.12/02/2021.0216643 Prot.24.03.2021.0259738
5	Bentivoglio/S.Giorgio di Piano - Interporto di Bologna	521	Prot.20/11/2020.07718 32 Prot.23/11/2020.07736 95 Prot.01/12/2020.07949 45	Comune di Bentivoglio/ Prot.04/12/2020.0803432
6	Modena - Scalo merci Marzaglia	77	Prot. 23/11/2020.0773728 Prot. 01/12/2020.0795133	Comune di Modena/ Prot.01/07/2021.0631876
7	Rubiera - Scalo merci di Rubiera	8	Prot.23/11/2020.07738 55	Comune di Rubiera/ Prot.10/12/2020.0817439
8	Casalgrande - Scalo di Dinazzano	27	Prot.23/11/2020.07739 01	Comune di Casalgrande/ Prot.23/12/2020.0846642
9	Guastalla - Scalo merci Guastalla - S.Giacomo	1	Autocandidatura	Comune di Guastalla/ Prot.23/12/2020.0846296
10	Fontevivo - Interporto di Parma	257	Prot. 23/11/2020.0773954	Provincia di Parma/ Prot.10/12/2020.0817906
11	Piacenza - Hub ferroviario di Piacenza	112	Prot. 20/11/2020.0771877	Comune di Piacenza/ Prot.11/12/2020.0819160 Prot.11/06/2021.0578474
12	Ravenna - Aree Le Bassette - Via Baiona	79	Prot. 20/11/2020.0771908	Comune di Ravenna/ Prot.17/12/2020.0831787 Prot.07.05.2021.0433804
13	Ravenna - Area Via Vicoli	23	Prot. 20/11/2020.0771908	Comune di Ravenna/ Prot.17/12/2020.0831787 Prot.07.05.2021.0433804
14	Bagnacavallo - Area Via Cà del vento	54	Prot. 20/11/2020.0771927	Comune di Bagnacavallo/ Prot.10/12/2020.0816496
15	Bagnacavallo- Area Via Sinistra Canale Superiore	52	Prot. 20/11/2020.0771927	Comune di Bagnacavallo/ Prot.10/12/2020.0816496

16	Lugo/Cotignola – Area Centro Merci - Via Cavatorta	43	Prot. 20/11/2020.0771958	Comune di Lugo/ Prot.11/12/2020.0819542
17	Cotignola - Area Vulcaflex - Via Madonna di Genova	25	Prot. 20/11/2020.0771993	Comune di Cotignola/ Prot.09/12/2020.0810608
18	Cotignola - Area Sirea-Calpo	33	Prot.20/11/2020.0771993	Comune di Cotignola/ Prot.09/12/2020.0810608
19	Conselice – Area industriale Unigrà	46	Prot. 23/11/2020.0773981	Comune di Conselice/ Prot.10/12/2020.0816689
20	Faenza - Area industriale Autostrada-Naviglio	209	Prot. 20/11/2020.0772001	Comune di Faenza/ Prot.10/06/2021.0573887
21	Forlì – Aree industriali di Villa Selva e Coriano	230	Prot.01/12/2020.0795089	Comune di Forlì/ Prot.29.12.2020.0853193 Prot.19.04.2021.0371535
22	Forlimpopoli – Area Villa Selva	43	Prot. 23/11/2020.0773258	Comune di Forlimpopoli/ Prot.1/07/2021.0631909
23	Cesena - Area Pievesestina	272	Prot. 23/11/2020.0773538	Comune di Cesena/ Prot.04/06/2021.0551091
24	Rimini – Area CAAR	13	Autocandidatura	Provincia di Rimini Prot.10/06/2021.0573598 Comune di Rimini Prot.10/06/2021.0573567
25	Misano – Area APEA Raibano	14	Autocandidatura	Provincia di Rimini Prot.10/06/2021.0573598 Comune di Misano Prot.10/06/2021.0573590
26	Argenta – Area APEA Sant'Antonio	48	Autocandidatura	Provincia di Ferrara Prot.11/12/2020.0819166 Comune di Argenta Prot.01/03/2021.0171351
27	Bondeno-Riminalda Area	31	Autocandidatura	Provincia di Ferrara Prot.11.12.2020.0819166 Prot.11.01.2021.0014906 Comune di Bondeno Prot.12/02/2021.0216643 Prot.24.03.2021.0259738
28	Codigoro – Area Pomposa/Ponte Quagliotto	98	Autocandidatura	Provincia di Ferrara Prot.11.01.2021.0014906 Comune di Codigoro Prot.20.05.2021.0495336
29	Ferrara – Aree Polo Chimico	61	Prot. 03/12/2020.0800136	Provincia di Ferrara Prot.11.12.2020.0819166 Prot.11.01.2021.0014906 Comune di Ferrara Prot.01.03.2021.0171356
30	Ostellato - Area SIPRO	114	Prot. 23/11/2020.0773576	Provincia di Ferrara Prot.11/12/2020.0819166 Prot.11.01.2021.0014906
31	Imola - Via Lasie	48	Autocandidatura	Comune di Imola Prot.10/06/2021.0573576
32	Modena - Santa Caterina	10	Prot. 23/11/2020.0773728	Comune di Modena Prot.10/06/2021.0573605
33	Concordia Secchia – Aree industriali	48	Autocandidatura	Comune di Concordia sulla Secchia Prot.12/08/2021.0729614 Prot. 9/09/2021.0837844

34	Mirandola - Aree industriali	20	Autocandidatura	Comune di Mirandola Prot.01/07/2021.0630517
35	Reggiolo - Aree industriale Gorna, Ranaro, Rame	110	Autocandidatura	Comune di Reggiolo Prot.09/12/2020.0809122
36	Guastalla - Aree industriale San Giacomo	91	Autocandidatura	Comune di Guastalla/ Prot.23/12/2020.0846296
Estensione totale ZLS ER		4.563 ha		

Tabella 131 - Iter di selezione e validazione delle aree candidate alla ZLS Emilia-Romagna

A conclusione dell'iter condotto, gli Enti e i soggetti interessati sono stati chiamati a fornire puntuale riscontro in merito all'avvenuto compimento del percorso di identificazione, condivisione e validazione delle aree di propria competenza da includere nel perimetro della ZLS, che hanno trasmesso in risposta all'attivazione del confronto con i tecnici degli uffici regionali incaricati per l'istruttoria della presente procedura.

Gli Enti interessati sono stati altresì sollecitati ad esplicitare il proprio impegno in relazione all'attuazione di misure di incentivazione e di semplificazione amministrativa volte a favorire l'attrazione di investimenti nella ZLS. A tale scopo è stata inviata a mezzo PEC dalla Regione formale richiesta di comunicazione dei benefici che le singole amministrazioni coinvolte si sono rese disponibili ad identificare sin da subito al fine di contribuire ad incrementare l'attrattività della ZLS regionale nonché a garantire ogni supporto necessario al regolare svolgimento delle attività funzionali all'attuazione del Piano di Sviluppo Strategico.

A tale richiesta hanno fatto seguito i riscontri degli Enti che vengono sintetizzati nella tabella che segue.

Ente	Richieste	Riscontri
Comune di Argenta	Prot. 04/03/2021.0189876	Prot. 01.03.2021.0171351
Comune di Bagnacavallo	Prot. 04/03/2021.0189876	Prot. 22.03.2021.0247937
Comune di Bentivoglio	Prot. 04/03/2021.0189876	
Comune di Bondeno	Prot. 04/03/2021.0189876	Prot. 24.03.2021.0259738
Comune di Casalgrande	Prot. 04/03/2021.0189876	Prot. 23.12.2020.0846642
Comune di Cesena	E-mail del 05/05/2021	Prot. 04.06.2021.0551091
Comune di Codigoro	Prot. 04/03/2021.0189876	Prot. 22.03.2021.0247854
Comune di Concordia sulla Secchia	Prot. 04/03/2021.0189876	Prot. 12/08/2021.0729614
Comune di Conselice	Prot. 04/03/2021.0189876	Prot. 22.03.2021.0247950
Comune di Cotignola	Prot. 04/03/2021.0189876	Prot. 22.03.2021.0247879 Prot. 28.06.2021.0622663

Comune di Faenza	Prot. 04/03/2021.0189876	Prot. 19.03.2021.0243712
Comune di Ferrara	Prot. 04/03/2021.0189876	
Comune di Fontevivo	Prot. 04/03/2021.0189876	Prot. 22.03.2021.0247920
Comune di Forlì	Prot. 04/03/2021.0189876	Prot. 19.04.2021.0371535
Comune di Forlimpopoli	E-mail del 05/05/2021	Prot. 10.06.2021.0573626
Comune di Guastalla	Prot. 04/03/2021.0189876	Prot. 09.04.2021.0334111
Comune di Imola	Prot. 04/03/2021.0189876	
Comune di Lugo	Prot. 04/03/2021.0189876	Prot. 22.03.2021.0247811
Comune di Mirandola	Prot. 04/03/2021.0189876	
Comune di Misano Adriatico	E-mail del 05/05/2021	
Comune di Modena	Prot. 04/03/2021.0189876	
Comune di Ostellato	Prot. 04/03/2021.0189876	
Comune di Piacenza	Prot. 04/03/2021.0189876	Prot. 11/06/2021.0578474
Comune di Ravenna	Prot. 04/03/2021.0189876	
Comune di Reggiolo	Prot. 04/03/2021.0189876	Prot. 08.03.2021.0196189
Comune di Rimini	Prot. 04/03/2021.0189876	
Comune di Rubiera	Prot. 04/03/2021.0189876	
Comune di S. Giorgio di Piano	E-mail del 05/05/2021	

Tabella 132 - Riscontri degli Enti alle richieste di indicazione delle misure di incentivazione da applicarsi nelle aree di propria competenza incluse nella ZLS.

9.3 IL PATTO PER IL LAVORO E PER IL CLIMA

Nel convincimento che la partecipazione sia il principio fondante sulla base del quale la Regione Emilia-Romagna fonda le sue scelte di sviluppo economico e di programmazione strategica con le parti sociali è stato convocato in data 05 febbraio 2021 un incontro per condividere con i firmatari del Patto il progetto della ZLS Emilia-Romagna.

L'obiettivo dell'incontro è stato quello di condividere con le istituzioni locali, le università, le parti sociali, datoriali e sindacali e il forum del terzo settore, firmatari del Patto, le linee di indirizzo, gli obiettivi e le caratteristiche della ZLS regionale, al fine di generare un confronto sulla definizione del Piano di Sviluppo Strategico in corso di definizione e acquisire suggestioni e suggerimenti sugli orientamenti, la strategia e le azioni da promuovere.

La convocazione è stata estesa a tutte le Organizzazioni e Istituzioni firmatarie del Patto.

Organizzazioni e istituzioni rappresentate			
1	CGIL	26	Ufficio Scolastico Regionale per l'Emilia-Romagna

2	CISL	27	Università di Bologna
3	UIL	28	Università di Ferrara
4	ANCI	29	Università di Modena e Reggio Emilia
5	UPI	30	Università di Parma
6	Legautonomie	31	Confimi
7	UNCEM	32	Comune di Bologna
8	AGCI	33	Comune di Ferrara
9	Confcooperative	34	Comune di Forlì
10	Legacoop-ER	35	Comune di Modena
11	CNA	36	Comune di Parma
12	Confartigianato	37	Comune di Piacenza
13	Confcommercio	38	Comune di Ravenna
14	Confesercenti	39	Comune di Reggio Emilia
15	CIA	40	Comune di Rimini
16	Coldiretti	41	Città Metropolitana di Bologna
17	Confagricoltura	42	Provincia di Ferrara
18	Confindustria	43	Provincia di Forlì-Cesena
19	Confapindustria	44	Provincia di Modena
20	Confservizi	45	Provincia di Parma
21	CUP ER	46	Provincia di Piacenza
22	Confprofessioni	47	Provincia di Ravenna
23	Unioncamere	48	Provincia di Reggio Emilia
24	ABI	49	Provincia di Rimini
25	Forum Terzo Settore		

I partecipanti hanno espresso parere favorevole in merito all'istituzione della ZLS e agli indirizzi del Piano di Sviluppo Strategico illustrati nel corso dell'incontro, rafforzando così le scelte e la strategia di identificazione della ZLS Emilia-Romagna identificata dalla Regione.

9.4 IL TAVOLO DI CONFRONTO CON LA REGIONE LIGURIA

La fase di consultazione per la definizione del PSS ha visto il coinvolgimento della Regione Liguria interessata a definire e condividere alcuni aspetti di comune interesse con la Regione Emilia-Romagna in relazione alla delimitazione del perimetro delle rispettive Zone Logistiche Semplificate di competenza, nonché alcuni aspetti regolativi in relazione alle aree di comune interesse per le ZLS.

A tale scopo si è aperto un tavolo di confronto tra gli Assessorati e le Direzioni tecniche interessate delle rispettive Regioni al fine identificare aspetti critici e dubbi interpretativi venutisi a determinare in relazione all'avvicinarsi delle disposizioni legislative che tra il 2017 e il 2021 che hanno modificato la disciplina di riferimento. Tra questi, si pone in primis la questione legata agli effetti della "ZLS Porto e retroporto di Genova", istituita in situazione emergenziale (crollo del ponte Morandi) dalla L. 130/2018, sui territori ricadenti in altre regioni, tra i quali le aree di

Piacenza e di Dinazzano afferenti alla Regione Emilia-Romagna. Si aggiunge altresì la necessità di verificare la possibilità di includere aree del territorio emiliano-romagnolo e precisamente del parmense, all'interno del perimetro della "ZLS Porto e retroporto di La Spezia" senza che ciò pregiudichi il perfezionamento della ZLS Emilia-Romagna ed il potenziale utilizzo della superficie massima concessa per l'istituzione della stessa.

Il tavolo di confronto istituito tra Regione Liguria e Regione Emilia-Romagna, nei diversi incontri che hanno preso avvio sin dalla fine dell'anno 2019, ha sottolineato la necessità di appurare con gli organi ministeriali competenti la definizione di alcuni aspetti di regolazione relativi ad aree di comune interesse per la definizione del perimetro delle Zone Logistiche Semplificate.

Il confronto ha portato alla formale proposizione di un quesito al Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale e al competente Dipartimento per le Politiche di Coesione finalizzato alla risoluzione dei dubbi interpretativi e delle questioni suesposte. Lo stesso è stato trasmesso a firma congiunta in data 22 giugno 2021 dall'Assessore allo Sviluppo Economico, Porti e Logistica della Regione Liguria e dall'Assessore alla Mobilità, Trasporti, Infrastrutture, Turismo e commercio della Regione Emilia-Romagna.

9.5 LA CONSULTAZIONE DEI SINDACI

L'art. 5, comma 2 del DPCM 12/2018 prevede che ai fini della proposta di istituzione della ZLS siano "sentiti i sindaci delle aree". Pertanto, in data 16 Settembre 2021 la Regione ha convocato a mezzo PEC una riunione con tutti i sindaci delle aree interessate ai quali è stata presentata la proposta di Piano di Sviluppo Strategico per la ZLS Emilia-Romagna.

Elenco dei Comuni convocati			
1	Comune di Argenta	15	Comune di Forlimpopoli
2	Comune di Bagnacavallo	16	Comune di Guastalla
3	Comune di Bentivoglio	17	Comune di Imola
4	Comune di Bondeno	18	Comune di Lugo
5	Comune di Casalgrande	19	Comune di Mirandola
6	Comune di Cesena	20	Comune di Misano Adriatico
7	Comune di Codigoro	21	Comune di Modena
8	Comune di Concordia sulla Secchia	22	Comune di Ostellato
9	Comune di Conselice	23	Comune di Piacenza
10	Comune di Cotignola	24	Comune di Ravenna
11	Comune di Faenza	25	Comune di Reggiolo
12	Comune di Ferrara	26	Comune di Rimini
13	Comune di Fontevivo	27	Comune di Rubiera
14	Comune di Forlì	28	Comune di San Giorgio di Piano

Il percorso si è concluso con la condivisione da parte dei Sindaci della proposta di Piano di Sviluppo Strategico per la Zona Logistica Semplificata "ZLS Emilia-Romagna" nonché con la conferma da parte

degli stessi dell'avvenuto percorso di verifica e validazione delle aree dei territori di propria competenza. A tale scopo, in sede di incontro i Sindaci si sono impegnati a garantire, per quanto di competenza, ogni supporto necessario al regolare svolgimento delle attività funzionali all'attuazione del piano strategico per il perseguimento dei connessi obiettivi di sviluppo, come documentato nella minuta dell'incontro.

10 LE MISURE DI SEMPLIFICAZIONE PER LA ZLS EMILIA-ROMAGNA

Per fare in modo che le attività economiche delle imprese pubbliche e private si svolgano in maniera compatibile con gli altri interessi sociali giuridicamente tutelati (salute, sicurezza, ambiente, ecc.; art. 41 della Costituzione italiana⁹⁶) e per garantire la libertà di avviare e gestire imprese da parte di cittadini di un Paese dell'Unione Europea stabilitisi in Italia (art. 49 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea⁹⁷), lo Stato italiano ha introdotto “controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata” non produca danni agli interessi della collettività (art. 41, comma 3, Cost. it.)⁹⁸.

Tuttavia, questo intervento dello Stato incide sull'esercizio delle attività economiche generando, quando sorretti da discipline complesse, oneri di varia natura e impedimenti più o meno sostanziali, con “effetti dissuasivi particolarmente rilevanti”⁹⁹. Non a caso l'Italia è 58° su 190 Paesi nella graduatoria dell'indice di sintesi del report Doing Business di Banca Mondiale del 2020¹⁰⁰ e da anni si trova in posizioni arretrate.

Di conseguenza, con la legge n. 241 del 1990 sono state introdotte importanti innovazioni nell'attività della Pubblica Amministrazione (PA) tra cui il “principio di semplificazione”. Da allora le norme in tema di semplificazione nei rapporti con la PA si sono susseguite a livello nazionale e regionale.

Il tema delle semplificazioni rappresenta un elemento di grande interesse nell'istituzione della ZLS Emilia-Romagna, dato che offre strumenti di accelerazione e facilitazione dell'operatività alle imprese della ZLS. Infatti, in base alla normativa nazionale, analizzata in seguito, le imprese italiane e straniere, di nuova costituzione o attive da tempo, localizzate all'interno della ZLS, che realizzano nuovi investimenti di tipo incrementale o “che

⁹⁶ <https://www.senato.it/documenti/repository/istituzione/costituzione.pdf>.

⁹⁷ [https://eur-](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12012E/TXT:IT:PDF)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12012E/TXT:IT:PDF](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12012E/TXT:IT:PDF).

⁹⁸ Per approfondimenti dottrinali si rimanda ai seguenti testi: Corso G., *Manuale di Diritto amministrativo*, Torino, Giappichelli, 2020; Lopilato V., *Manuale di Diritto Amministrativo*, Torino, Giappichelli, 2020; Clarich M., *Manuale di Diritto Amministrativo*, Bologna, Il Mulino, 2019; Cerulli Irelli V., *Lineamenti del Diritto Amministrativo*, Torino, Giappichelli, 2021.

⁹⁹ Si rimanda al Considerando n.43 della direttiva 2006/123/CE *Direttiva sui servizi del mercato interno*.

¹⁰⁰ Si veda la tavola 1 di pag. 4 del report disponibile a questo link (ultimo accesso effettuato nel luglio 2021): <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/32436/9781464814402.pdf>. La tavola riproduce la classifica di un indicatore di sintesi (ease of doing business score) ottenuto aggregando i risultati di ognuno dei 190 Paesi in esame in 10 aree dell'ambiente normativo, burocratico e regolatorio nel quale si trova ad operare una piccola-media impresa sin dalla sua nascita, che sono: l'avvio d'impresa, ottenimento dei permessi edilizi, esecuzione dei contratti stipulati, trasferimento di proprietà immobiliari, fornitura dell'energia elettrica, accesso al credito, pagamento delle imposte e tasse, tutela degli investitori minori, commercio transfrontaliero, dispute commerciali e procedure concorsuali. Oltre a queste, vengono esaminati anche: le condizioni dei lavoratori e i rapporti con la pubblica amministrazione.

avviano un programma di attività economiche imprenditoriali”, possono beneficiare di semplificazioni amministrative e di agevolazioni fiscali e finanziarie.

Nelle pagine che seguono viene delineato un quadro di riferimento utile a comprendere quanto la Regione Emilia-Romagna ha in animo di realizzare in tema di semplificazioni amministrative dedicate alla ZLS Emilia-Romagna. Delle agevolazioni fiscali si dirà nel prossimo capitolo 0.

In primo luogo, il capitolo tratta il tema delle semplificazioni specificatamente rivolte alle Zone Logistiche Semplificate, contenute nella normativa nazionale a partire dal decreto-legge n. 91/2017 e le modifiche successive (si rimanda ai paragrafi 10.1, 10.5, 10.6, gli ultimi due dedicati alle semplificazioni in ambito doganale e al tema dell’istituzione di una zona franca doganale interclusa).

Quindi vengono trattate le semplificazioni definite a livello nazionale e recepite a livello regionale in seguito alle riforme in ambito amministrativo introdotte a partire dalla legge n. 241/1990 (paragrafi 10.2 e 10.3, quest’ultimo dedicato allo Sportello Unico per le Attività Produttive, un tema di particolare interesse per le imprese).

Da ultimo viene illustrata la sintesi completa delle semplificazioni che la Regione Emilia-Romagna riconosce e applica a favore delle imprese attive nei territori della ZLS Emilia-Romagna (a condizione che soddisfino eventuali requisiti stabiliti dalle norme) sia derivanti dalla normativa nazionale dedicata specificamente alla ZLS sia derivanti da altre norme nazionali e regionali in seguito alle riforme introdotte a partire dalla legge n. 241/1990 (paragrafo 10.4).

10.1 LE SEMPLIFICAZIONI AMMINISTRATIVE PER LE IMPRESE LOCALIZZATE IN UNA ZLS

Le norme nazionali di riferimento in tema di semplificazioni per le imprese localizzate nelle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) sono contenute: a) nella legge n. 205 del 27 dicembre 2017, istitutiva delle ZLS; b) nel DL Semplificazioni¹⁰¹ convertito con modificazioni dalla legge n. 12 del 2019, che con l’art. 3-ter sostituisce parti dell’art. 5 decreto-legge n. 91 del 2017¹⁰², riservato inizialmente alle sole Zone Economiche Speciali del Mezzogiorno e ora esteso anche alle ZLS.

Al fine di accelerare l’insediamento di nuove imprese nazionali ed estere e per semplificare lo svolgimento delle attività di quelle già operative nelle

¹⁰¹ Il DL Semplificazioni è il decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, recante «Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione», è stato convertito con modificazioni nella legge n. 12 dell’11 febbraio 2019. L’art. 3-ter di questa legge 12/2019 contiene disposizioni riguardanti il tema delle semplificazioni, che innovano il quadro normativo relativo alle ZLS, per effetto delle modifiche apportate al comma 64 dell’art. 1 della L. n. 205/2017, che a sua volta attraverso i commi 61-65 del detto art. 1 stabilisce le modalità di istituzione della Zona Logistica Semplificata.

¹⁰² Il testo in vigore: <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legge:2017-06-20;91!vig=>.

ZLS, in deroga alla normativa vigente, con le norme appena sopra indicate, sono state introdotte procedure semplificate e regimi procedimentali speciali. Le semplificazioni nelle ZLS sono riconosciute alle imprese che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o investimenti di natura incrementale nella ZLS (art. 1, comma 64, legge n. 205 del 27 dicembre 2017¹⁰³, con cui si estende alle ZLS il contenuto dell'art. 4, comma 1, decreto-legge n. 91/2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 123 del 3 agosto 2017). Le semplificazioni specifiche per le ZLS sono le seguenti:

a) **riduzione di un terzo dei termini** di cui:

- agli articoli 2 (Conclusione del procedimento amministrativo) e 19 (Segnalazione certificata di inizio attività - Scia) della legge n. 241 del 7 agosto 1990;
- al decreto legislativo n. 152 del 3 aprile 2006, in materia di valutazione d'impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS) e autorizzazione integrata ambientale (AIA);
- al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 59 del 13 marzo 2013, in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA);
- al codice di cui al decreto legislativo n. 42 del 22 gennaio 2004, e al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 31 del 13 febbraio 2017, in materia di autorizzazione paesaggistica;
- al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 6 giugno 2001, in materia edilizia;
- alla legge n. 84 del 28 gennaio 1994, in materia di concessioni demaniali portuali.

Il decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021 interviene in tema di ZES/ZLS con l'art. 57, apportando una serie di modifiche al decreto-legge 91/2017. In particolare, al comma 1 lettera b), l'art. 57 specifica che "i termini, sopra richiamati, previsti per il rilascio di autorizzazioni, approvazioni, intese, concerti, pareri, concessioni, accertamenti di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, nulla osta ed atti di assenso, comunque denominati, degli enti locali, regionali, delle amministrazioni centrali nonché di tutti gli altri competenti enti e agenzie, sono da considerarsi perentori. Decorsi inutilmente tali termini, gli atti si intendono resi in senso favorevole". Risulta così inserito il nuovo comma 1-bis dell'art. 5 del decreto-legge n. 91/2017. Tale disposizione, alla luce dell'estensione delle semplificazioni amministrative per le ZES/ZLS intervenuta con la legge 12/2019 si intende applicabile, pertanto, anche alle medesime ZLS.

¹⁰³ Il testo in vigore: [https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2017-12-27;205!vig=.](https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2017-12-27;205!vig=)

b) **riduzione della metà dei termini** relativi a:

- (nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 5-bis del decreto-legge n. 91/2017) eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta comunque denominati la cui adozione richiede l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso comunque denominati di competenza di più amministrazioni che sono adottati ai sensi dell'articolo 14-bis della legge n. 241 del 1990 (Conferenza semplificata);
- i termini per l'opposizione avverso la determinazione motivata di conclusione della conferenza di servizi da parte delle amministrazioni portatrici di interessi sensibili e in tema di silenzio assenso tra amministrazioni pubbliche (di cui all'art. 17-bis, comma 1, della legge n. 241/1990¹⁰⁴);

c) entro il **termine perentorio di novanta giorni**:

- al comma 2-bis dell'art. 5 del decreto-legge n. 91 del 20 giugno 2017, convertito con modificazioni, dalla legge n. 123 del 3 agosto 2017, (comma 2-bis introdotto dall'art. 3-ter della legge n. 12 dell'11 febbraio 2019¹⁰⁵), si stabilisce che:
 “gli interventi relativi agli oneri di urbanizzazione primaria di cui all'articolo 16, comma 7, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, per le imprese beneficiarie delle agevolazioni che effettuano gli investimenti ammessi al credito d'imposta, sono realizzati entro il termine perentorio di novanta giorni dalla presentazione della relativa istanza da parte delle imprese ai gestori dei servizi di pubblica utilità. In caso di ritardo si applica l'articolo 2-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241”.

10.2 LE SEMPLIFICAZIONI AMMINISTRATIVE VIGENTI IN VIA ORDINARIA

Con la legge nazionale n. 241 del 7 agosto 1990 recante “Nuove norme in materia di procedimento amministrativo” sono state introdotte importanti innovazioni nel diritto amministrativo italiano e nell'attività della Pubblica Amministrazione.

La legge n. 241/1990, ispirata all'art. 97 della Costituzione italiana, contiene il principio del “giusto procedimento amministrativo” (relativo al diritto di partecipazione degli interessati, l'identificazione preventiva dell'ufficio e del responsabile del procedimento e il diritto di accesso degli interessati ai documenti) e definisce il “**principio di semplificazione**” per rendere più celere e snello il procedimento amministrativo¹⁰⁶.

¹⁰⁴ Si veda la lettera a-bis) dell'art. 5, comma 1, del decreto-legge n. 91/2017, a questo link (ultimo accesso luglio 2021): <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legge:2017-06-20:91!vig=>.

¹⁰⁵ <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2019/02/12/19G00017/sq>.

¹⁰⁶ Il procedimento amministrativo è l'iter articolato in più momenti e operazioni mediante il quale un atto amministrativo diviene perfetto ed efficace. Lato

In seguito, è stata significativamente modificata in più parti, si ricorda in particolare la legge n. 15 dell'11 febbraio 2005¹⁰⁷ recante “modifiche e integrazioni concernenti norme generali sull'azione amministrativa”, che ha posto un nuovo principio alla base dell'attività amministrativa della PA stabilendo che “la PA, nell'adozione di atti di natura non autoritativa, agisce secondo le norme di diritto privato”. In questo modo sono intervenuti significativi cambiamenti nel rapporto tra la PA, i cittadini e le imprese. E si è rafforzato il principio secondo il quale il **rapporto** tra PA, cittadini e imprese debba essere di tipo **collaborativo** e non più solo autoritativo.

Uniformandosi alla legge 241/90 e in particolare ai principi in essa contenuti in tema di semplificazione burocratica e di rapporti maggiormente collaborativi della PA con cittadini e imprese, **Regione Emilia-Romagna ha intrapreso da più di 15 anni un percorso di semplificazione della propria attività amministrativa e di snellimento delle procedure** relative ai procedimenti previsti per le diverse funzioni istituzionali¹⁰⁸.

Tale percorso ha preso avvio nel 2005 innanzitutto con la revisione dello Statuto Regionale¹⁰⁹. È proseguito poi con la promulgazione della **Legge Regionale di semplificazione n. 18 del 7 dicembre 2011 recante “Misure per l'attuazione degli obiettivi di semplificazione del sistema amministrativo regionale e locale. Istituzione della Sessione di semplificazione”**¹¹⁰. Essa **ha istituito un nuovo metodo di lavoro per affrontare le attività di semplificazione. Capisaldi di questo metodo sono il sistema degli accordi con gli enti locali, la consultazione delle parti sociali, delle associazioni di categoria e dei cittadini attraverso l'istituzione del Tavolo permanente per la semplificazione, il Nucleo tecnico regionale, l'Analisi di valutazione permanente dei procedimenti e la relativa banca dati, la Sessione di semplificazione**¹¹¹. In più, oltre a principi generali di miglioramento dell'azione amministrativa regionale e locale appena ricordati, la legge contiene misure di semplificazione per cittadini e imprese riguardanti:

- certezza dei tempi di conclusione dei procedimenti amministrativi (art. 6, comma 1), recependo l'apposita disposizione della legge nazionale n. 241/1990;
- piena applicazione del principio della responsabilità amministrativa, adottando misure idonee a garantire il rispetto dei

amministrativo manifesta la volontà della PA. Ogni attività ed azione amministrativa si fonda su di un procedimento che garantisce la corretta formazione della volontà della PA e il rispetto dei principi di legalità, imparzialità e buon andamento stabiliti all'art. 97 della Costituzione.

¹⁰⁷ https://it.wikipedia.org/wiki/Legge_11_febbraio_2005,_n._15.

¹⁰⁸ <https://www.regione.emilia-romagna.it/semplificazione>.

¹⁰⁹ <https://www.regione.emilia-romagna.it/semplificazione/regionale/obiettivi-metodi-e-risultati/regione-che-semplifica>.

¹¹⁰ <https://www.regione.emilia-romagna.it/semplificazione/regionale/normativa/prima-della-riforma-madia>.

¹¹¹ <https://www.regione.emilia-romagna.it/semplificazione/regionale/obiettivi-metodi-e-risultati>.

termini prestabiliti per l'emanazione del provvedimento finale (art. 6, comma 2);

- piena accessibilità da parte di cittadini e imprese ai dati ed alle informazioni utili ai fini della presentazione delle istanze all'amministrazione regionale e alle amministrazioni locali art. 6, comma 3);
- uniformità delle procedure amministrative (art. 7). In attuazione del principio di armonizzazione e uniformità delle procedure amministrative, la Regione e gli enti locali assicurano l'uniforme applicazione delle procedure amministrative di rispettiva competenza e l'adozione omogenea della connessa modulistica;
- divieto di introduzione di oneri amministrativi non compensati (art. 8). Allo scopo di rendere effettiva l'azione di riduzione degli oneri amministrativi gravanti sulle imprese e i cittadini, la Regione persegue la piena applicazione del principio di compensazione prevedendo che ad ogni nuovo onere introdotto da provvedimenti normativi di propria competenza corrisponda l'eliminazione di un onere di valore equivalente;
- divieto di richiesta di documenti già in possesso delle pubbliche amministrazioni (art. 9).

In seguito, mediante provvedimenti successivi alla legge regionale n. 18/2011, **l'attività regionale di semplificazione è stata articolata nelle seguenti linee di azione strategiche**¹¹²:

1. **semplificazioni in materia edilizia**: con l'obiettivo di accelerare e semplificare le procedure urbanistico-edilizie sia rispetto alle attività degli sportelli unici per l'edilizia e per le attività produttive (Sue-Suap) operanti presso i Comuni, sia del lavoro dei professionisti che presentano le richieste dei titoli abilitativi¹¹³;
2. **informatizzazione dei procedimenti amministrativi e interoperabilità** delle pubbliche amministrazioni¹¹⁴;
3. **analisi e valutazione permanente dei procedimenti amministrativi** regionali¹¹⁵;
4. **analisi di impatto della regolamentazione (AIR) e valutazione di impatto della regolamentazione (VIR)**¹¹⁶.

¹¹²<https://www.regione.emilia-romagna.it/semplificazione/regionale/linee-dazione>.

¹¹³<https://www.regione.emilia-romagna.it/semplificazione/regionale/linee-dazione/edilizia>.

¹¹⁴<https://www.regione.emilia-romagna.it/semplificazione/regionale/linee-dazione/informatizzazione-pa>.

¹¹⁵<https://www.regione.emilia-romagna.it/semplificazione/regionale/linee-dazione/procedimenti-e-trasparenza>.

¹¹⁶http://presidenza.governo.it/DAGL/uff_studi/RelazioneAnnuale2020.pdf.

Quanto recepito dalla normativa regionale dell'Emilia-Romagna (legge regionale n. 18/2011 come traduzione dei principi ispiratori della legge nazionale n. 241/1990) viene rafforzato ulteriormente dalle linee di azione strategica promosse dalla Regione che sono di particolare rilievo per la ZLS in relazione all'applicazione di iter di semplificazione correlati alle procedure urbanistiche ed edilizie nonché alla possibilità di agevolare la trasmissione degli atti istruttori tra gli Enti interessati attraverso il rafforzamento delle procedure di digitalizzazione ed interoperabilità degli strumenti.

Monitoraggio dei procedimenti e certezza dei tempi rappresentano temi cruciali per l'attrazione di potenziali investimenti nella ZLS.

10.3 LO SPORTELLO UNICO PER LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE

Data la centralità delle attività economiche e l'obiettivo del loro rafforzamento con la ZLS, un tema di interesse rilevante per le imprese sono le semplificazioni amministrative relative al funzionamento e alle competenze dello Sportello Unico per le Attività Produttive (SUAP). Di seguito se ne propone un'analisi, descrivendo i recepimenti della normativa regionale sul tema, unitamente a quanto stabilito dalla normativa nazionale sulle ZLS (sotto-paragrafo 10.3.1) e ad un approfondimento sullo Sportello Unico Amministrativo delle Autorità di Sistema Portuale (a cui è dedicato il sotto-paragrafo 10.3.2) e quanto è previsto a riguardo dal suo nuovo Piano Operativo Triennale¹¹⁷ recentemente approvato.

Con la legge regionale n. 4 del 12 febbraio 2010, la Regione Emilia-Romagna ha recepito la Direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai servizi del mercato interno e contestualmente ha provveduto ad adeguare la disciplina del SUAP¹¹⁸ all'art. 38 del decreto-legge n. 112 del 25 giugno 2008 (recante "Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, per la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria"), convertito con modificazioni dalla legge n. 133 del 6 agosto 2008¹¹⁹.

¹¹⁷ Il Piano Operativo Triennale relativo al periodo 2021-2023 è consultabile a questo link (ultimo accesso agosto 2021): <http://www.port.ravenna.it/wp-content/uploads/2021/06/POT-2021-2023.pdf>.

¹¹⁸ Lo sportello unico per le attività produttive venne introdotto con l'art. 70 della Legge Regionale n. 3 del 21 aprile 1999 "Riforma del sistema regionale e locale" (si veda, ultimo accesso nel luglio 2021: <https://demetra.regione.emilia-romagna.it/al/articolo?urn=er:assemblealegislativa:legge:1999;3&dl t=text/xml&dl a=y&dl id=10&pr=idx.0;artic.1;articparziale.0&ev=1>).

¹¹⁹ Normative di riferimento sono anche: a) il Decreto del Presidente della Repubblica 160 del 7 settembre 2010 (Regolamento per la semplificazione ed il riordino della disciplina sullo sportello unico per le attività produttive); b) il Decreto del Presidente della Repubblica 159 del 9 luglio 2010 e relativo allegato (Regolamento recante i requisiti e le modalità di accreditamento delle Agenzie per le Imprese a norma dell'art. 38 del D.L. 25 giugno 2008, n. 112); c) la Comunicazione della Commissione dell'Unione Europea del 25 giugno 2008

Il SUAP della Regione Emilia-Romagna (SUAPER) è l'unico punto di accesso per tutte le vicende amministrative concernenti l'insediamento e l'esercizio di attività produttive di beni e servizi (compreso il rilascio del titolo abilitativo edilizio). È lo strumento che mette in contatto le imprese con la Pubblica Amministrazione, per questo ha la funzione di coordinare le singole fasi del procedimento e di fornire una risposta unica e tempestiva in luogo di quelle delle amministrazioni che intervengono nel procedimento, comprese quelle preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, del patrimonio storico artistico o alla tutela della salute o della incolumità pubblica.

Il SUAPER è responsabile del procedimento unico, ferme restando le competenze delle singole amministrazioni, comprese le potestà di controllo e quelle sanzionatorie. È il punto di accesso anche per i rapporti con i gestori di pubblici servizi, previo accordo con gli stessi (art. 2, L.R. 4/2010¹²⁰).

Tutte le domande relative all'insediamento di imprese e al loro esercizio, le dichiarazioni e i relativi documenti allegati (compresi quelli relativi al titolo edilizio) sono presentati in via telematica al SUAPER competente per territorio (art. 3, comma 1, L.R. 4/2010¹²¹).

La Regione¹²², riconoscendo che il potenziamento delle procedure di informatizzazione rappresenti un plus distintivo per lo sviluppo dei rapporti con il cittadino e il tessuto produttivo e imprenditoriale, ha promosso la realizzazione dello **sportello unico telematico** nell'ambito delle attività della Community Network dell'Emilia-Romagna (art. 6 della legge regionale n. 11 del 24 maggio 2004, "Sviluppo regionale della società dell'informazione") attraverso una organizzazione dedicata della rete dei SUAP, per il loro collegamento e per la trasmissione per via telematica degli atti tra i SUAP, e tra i SUAP e gli enti che intervengono nei procedimenti, nel rispetto dei principi stabili dall'art. 38 del decreto-legge n. 112 del 2008 convertito con legge n. 133 del 2008 e dell'art. 46 della Legge Regionale n. 13 del 30 giugno 2015¹²³.

A tal fine la Regione ha attivato anche una piattaforma telematica predisposta nell'ambito dell'apposito portale regionale per le imprese della Regione. Si tratta della **piattaforma regionale di Accesso Unitario ai servizi per le imprese per la presentazione delle pratiche al**

(Pensare anzitutto in piccolo - uno "Small Business Act" per l'Europa [Com (2008)394]).

¹²⁰<https://demetra.regione.emilia-romagna.it/al/articolo?urn=urn:nir:regione.emilia.romagna:legge:2010;4&dl t=text/xml&dl a=y&dl id=10&pr=idx,0;artic,0;articparziale,1&anc=tit1>.

¹²¹<https://demetra.regione.emilia-romagna.it/al/articolo?urn=urn:nir:regione.emilia.romagna:legge:2010;4&dl t=text/xml&dl a=y&dl id=10&pr=idx,0;artic,0;articparziale,1&anc=tit1>.

¹²² In ottemperanza a quanto stabilito all'art. 3, comma 2, della legge regionale 4 del 12 febbraio 2010.

¹²³<https://demetra.regione.emilia-romagna.it/al/articolo?urn=er:assemblealegislativa:legge:2015;13&dl t=text/xml&dl a=y&dl id=10&pr=idx,0;artic,0;articparziale,1&anc=tit2>.

SUAPER¹²⁴, gestita dalla società Lepida spa (partecipata dalla Regione), e a cui aderiscono quasi tutti i **328 Comuni della Regione**.

10.3.1 LO SPORTELLO UNICO AMMINISTRATIVO NELLA NORMATIVA NAZIONALE DELLE ZLS

L'art. 5, comma 1, lettera a-ter, del decreto legge n- 91/2017 coordinato con l'art. 3-ter del "Decreto semplificazioni" (D.L. 135/2018 – convertito con Legge 12/2019) ed emendato con la legge n. 160 del 27 dicembre 2019, recante disposizioni in merito al "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022", stabilisce che "il Comitato di indirizzo della ZES, su impulso del Commissario straordinario del Governo di cui all'articolo 4, comma 6, assicura il raccordo tra gli sportelli unici istituiti ai sensi della normativa vigente e i procedimenti unici di cui all'articolo 5-bis".

Il combinato disposto dei provvedimenti normativi di cui sopra mette in luce da parte del Legislatore la volontà di attivare procedure di raccordo e di coordinamento tra i diversi soggetti/sportelli preposti al rilascio degli atti autorizzativi di propria competenza, attribuendo al SUA, sportello unico amministrativo (SUA) delle Autorità di Sistema Portuali (legge 84/1994), funzione di responsabile unico del procedimento per la fase di insediamento, realizzazione e svolgimento dell'attività economica nella ZES/ZLS.

Tale intendimento pone tra i fattori di semplificazione strategici per l'agevolazione degli investimenti in area ZES/ZLS:

1. la definizione di un modello di *governance* chiaro, preciso e sostenibile, nel quale tutti gli attori pubblici sono a conoscenza dei rispettivi compiti e responsabilità (come nel prosieguo descritto al capitolo 12).
2. la concentrazione organizzativa, che individua un unico soggetto al quale conferire la funzione e la competenza esclusiva per il rilascio dell'Autorizzazione Unica ZES/ZLS;
3. la stipula di convenzioni tra la Regione e gli enti coinvolti nella gestione del procedimento unico, finalizzate al raggiungimento dell'obiettivo di cui sopra;
4. la standardizzazione della modulistica necessaria alle imprese per la presentazione delle richieste;
5. l'interoperabilità tra le piattaforme telematiche utilizzate dai SUAP e altri sistemi informatici utilizzati da enti pubblici nazionali e locali.

¹²⁴ A cui si accede dalla pagina web raggiungibile con questo link (ultimo accesso effettuato nel luglio 2021): <https://au.lepida.it/suaper-fe/#/AreaPersonale>.

10.3.2 LO SPORTELLLO UNICO AMMINISTRATIVO DELLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

In base alla legge n. 84 del 28 gennaio 1994¹²⁵, che disciplina in particolare: a) l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti; b) i compiti e le funzioni delle Autorità di sistema portuale (AdSP), presso le AdSP opera lo Sportello Unico Amministrativo (SUA).

Il SUA, per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche, ad eccezione di quelli concernenti lo Sportello unico doganale e dei controlli e la sicurezza, svolge funzione unica di front office rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto. Il Comitato di gestione, su proposta del Presidente dell'Autorità di sistema portuale e sentito l'Organismo di partenariato della risorsa mare di cui all'articolo 11-bis, approva il regolamento che disciplina l'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio dello Sportello Unico Amministrativo, secondo Linee guida approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (art. 15-bis, comma 1, legge n.84/1994).

Il comma 1-bis del sopracitato art. 15 bis, dispone che il Presidente dell'Autorità di sistema portuale vigila sul corretto funzionamento dello Sportello Unico Amministrativo, anche al fine di segnalare, nell'ambito della Conferenza nazionale di coordinamento di cui all'articolo 11-ter, eventuali prassi virtuose da adottare o eventuali disfunzioni da correggere.

Il nuovo Piano Operativo Triennale¹²⁶ dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna approvato nel giugno 2021 contiene una scheda intitolata "Sviluppo SUA e integrazione sistemi informatici" (scheda O1.A2.5., pag. 51). Descrive l'intervento previsto per il SUA in questo modo: "L'intervento persegue l'obiettivo di realizzare un applicativo sperimentale per l'implementazione dello Sportello Unico Amministrativo (SUA). E' previsto l'avvio del progetto prendendo in esame due procedimenti "tipo": il rilascio delle autorizzazioni di accesso alle aree soggette alla normativa ISPS (International Ship and Port Facility Security, il Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali) e il rilascio delle Concessioni ex art. 36 Cod. Nav".

10.3.3 REQUISITI PER L'ACCESSO ALLO SPORTELLLO UNICO E IL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE UNICA PER LA ZLS EMILIA-ROMAGNA

Ai fini di fruire dei benefici previsti per la ZLS Emilia-Romagna, in coerenza con i criteri di definizione della stessa, si sono identificati i requisiti minimi per l'ottenimento dei benefici e conseguentemente per

¹²⁵Il testo vigente:

<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1994;84>.

¹²⁶ Questo nuovo Piano è consultabile online a questo link (ultimo accesso effettuato nell'agosto 2021):

<http://www.port.ravenna.it/wp-content/uploads/2021/06/POT-2021-2023.pdf>.

l'accesso allo sportello unico della ZLS. Pertanto, ai fini dell'ottenimento di quanto sopra, devono sussistere da parte delle imprese entrambe le seguenti condizioni:

- a) l'impresa deve/dovrà essere localizzata all'interno delle aree ZLS come definite dalla perimetrazione, a tal fine rileva la sede operativa/unità locale dell'impresa;
- b) l'attività di impresa deve presentare un nesso economico-funzionale con il porto di Ravenna.

Al termine del procedimento il Comitato di Indirizzo rilascia un unico provvedimento autorizzatorio (AU ZLS Emilia-Romagna), da prevedersi attraverso provvedimenti legislativi dedicati alla disciplina di tale fattispecie. L'autorizzazione unica assolve alla funzione di sostituire tutte le autorizzazioni, intese, licenze, concessioni, nulla osta e permessi che debbano essere comunque emessi da altri enti (Comuni, Province, Città Metropolitana, ecc.), attraverso lo strumento della conferenza di servizi semplificata (art. 14-bis, legge 241/90), in ottemperanza a quanto previsto dal riformato art. 5 comma 1 lettera a-bis) del decreto-legge 91/2017 e dalle successive disposizioni intervenute in materia in precedenza richiamate facendo riferimento al decreto-legge n. 77/2021.

Ai fini di facilitare l'accesso alla ZLS, Regione Emilia-Romagna e Autorità di Sistema portuale, data la presenza della piattaforma telematica regionale SUAPER, già operativa su tutto il territorio, per la gestione delle pratiche afferenti al SUAP, intendono utilizzare in via sperimentale, la presente soluzione, così da consentire la rapida attivazione delle procedure telematiche per la presentazione delle istanze, senza interferire in termini di specifiche competenze sugli atti autorizzativi da rilasciare.

Lo strumento andrebbe a connotarsi di una sezione dedicata per lo Sportello Unico Amministrativo per la ZLS Emilia-Romagna, così da mettere in relazione, tramite le procedure di facilitazione per l'implementazione di una sezione dedicata allo sportello Unico Amministrativo per la ZLS Emilia-Romagna. Tale soluzione, preliminarmente condivisa, semplificherebbe l'accesso alla ZLS-ER da parte di nuove imprese.

Con riferimento alle istanze tipiche della ZLS possono essere al momento individuate due macrocategorie:

- a) istanza di insediamento di nuova attività logistica/produttiva connessa al porto, sulla base dei parametri individuati nel piano di sviluppo della ZLS;
- b) istanza di sviluppo di attività esistenti connesse al porto (sulla base dei parametri individuati nel piano di sviluppo della ZLS).

Le modalità di esame e valutazione delle singole istanze verranno regolamentate sulla base delle disposizioni operative definite in sede di Comitato di Indirizzo della ZLS.

10.4 ULTERIORI SEMPLIFICAZIONI AMMINISTRATIVE RICONOSCIUTE DALLA REGIONE ALLE IMPRESE LOCALIZZATE NELLA ZLS EMILIA-ROMAGNA

Le linee di sviluppo che contraddistinguono tutte le misure ed i provvedimenti a favore della ZLS Emilia-Romagna saranno orientate al mantenimento di due principi fondamentali:

- **la digitalizzazione dei processi autorizzativi**, poiché essi sono il presupposto per velocizzare i tempi e per facilitare le richieste delle imprese che vorranno investire; il mantenimento di un efficiente processo digitale permette agli enti territoriali anche di contrastare il fenomeno del contagio che sta contraddistinguendo fortemente il modo di vivere ed operare di ogni comunità;
- **la certezza dei tempi** di evasione di qualsiasi richiesta venga fatta; ciò è fondamentale poiché ogni impresa deve essere messa in condizione di sapere le scadenze certe di ottenimento di permessi e licenze prima di effettuare un investimento.

Ciò premesso, si segnalano tra le misure più importanti previste e già attive in Emilia-Romagna, la **piattaforma unica** che informatizza le procedure innanzi presentate agli sportelli unici sul territorio e il **monitoraggio dei tempi di conclusione dei procedimenti** (di cui al paragrafo 10.3 precedente).

In riferimento al tema della digitalizzazione, la Regione Emilia-Romagna promuove l'informatizzazione degli Sportelli unici per le attività produttive (SUAP), anche attraverso la realizzazione e gestione della piattaforma telematica "Accesso unitario". La piattaforma permette alle imprese di compilare e inviare online le pratiche ai SUAP¹²⁷. Tale strumento, ponendosi come interfaccia unica per la gestione degli atti abilitativi autorizzativi di propria competenza, facilita l'erogazione del servizio anche in riferimento alle istanze proposte dalle imprese localizzate nella ZLS attraverso il raccordo con lo sportello SUA dell'ADSP. Ciò potrà consentire il rilascio degli atti autorizzativi, pareri, valutazioni (ecc.), nei tempi ridotti previsti dall'art. 5 del decreto-legge 91/2017 (e successive modifiche e integrazioni). Il Comitato di Indirizzo, su impulso del Commissario straordinario del Governo assicura altresì il raccordo tra gli sportelli unici istituiti ai sensi della normativa vigente (art. 5, comma 1, let. a-ter, D.L. 91/2017). Si rimanda al paragrafo precedente per l'intendimento di Regione Emilia-Romagna e Autorità di Sistema portuale di utilizzare in via sperimentale la soluzione SUAPER

La seconda azione prevista e già attiva in Regione, di interesse per la ZLS Emilia-Romagna è il monitoraggio dei tempi di conclusione dei procedimenti.

Il monitoraggio periodico dei tempi procedurali è un obbligo contenuto nell'art.1, comma 28 della legge n. 190/2012 "Disposizioni per la

¹²⁷ Per maggiori informazioni si può visionare il link: <http://imprese.regione.emilia-romagna.it/semplificazione-e-sportello-unico/doc/sportello-unico-telematico>.

prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione.

Il mancato rispetto dei termini del procedimento è considerato come "evento-sentinella" di un possibile malfunzionamento dell'attività amministrativa e la legge richiede che venga adeguatamente monitorato e valutato, anche per individuare le idonee misure correttive di carattere normativo, organizzativo o amministrativo.

La Regione Emilia-Romagna si è dotata di un'apposita metodologia per la rilevazione dei tempi di conclusione (determina n. 19112 del 2014). Il monitoraggio viene effettuato con periodicità semestrale su tutti i procedimenti già individuati e pubblicati nella banca dati delle tipologie procedimentali (ex art. 35 del d.lgs. 33/2013). Si tratta di procedimenti ad istanza di parte e d'ufficio rivolti a cittadini, imprese ed altre pubbliche amministrazioni.

La rilevazione tiene conto delle diverse occorrenze che si possono verificare nel corso dell'iter procedimentale. Occorre infatti distinguere tra le sospensioni legittime della decorrenza del termine, in applicazione delle norme che disciplinano il procedimento amministrativo nazionale (legge 241/90 e ss.mm.), regionali (L.R. 32/1993) e di settore e quelli che sono veri e propri ritardi attribuibili a profili organizzativi o di altra natura.

Rilevazione dei dati

La rilevazione dei dati comporta un'attività di aggiornamento costante dei dati sui procedimenti amministrativi regionali, attraverso la puntuale definizione dei termini di conclusione dei procedimenti e un'attenta fase di rilevazione. I principali soggetti coinvolti sono i responsabili dei procedimenti amministrativi e i referenti per la trasparenza.

L'attività si struttura innanzitutto chiedendo ai dirigenti di indicare le iniziative che hanno già assunto o intendono assumere per eliminare le anomalie che hanno determinato i ritardi. Questo è possibile solo nel caso in cui le ragioni siano "endogene", cioè risolvibili all'interno delle singole strutture. Se invece si tratta di anomalie riconducibili a profili di macro-organizzazione o a vincoli normativi o amministrativi, i dirigenti devono indicare le strutture centrali competenti ad intervenire per il loro superamento.

Analisi e superamento delle anomalie

Una volta rilevati, i dati vengono trasmessi al Responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza che analizza le "anomalie" con finalità anti corruttive. In questa fase è richiesta la piena collaborazione del dirigente della struttura responsabile del procedimento se l'anomalia riscontrata è direttamente risolvibile all'interno della sua struttura.

Se invece emergono profili di macro-organizzazione o vincoli normativi o amministrativi, viene predisposto un Piano di intervento con le misure individuate per il superamento delle anomalie".

L'applicazione del monitoraggio continuo nei tempi di gestione degli iter amministrativi di competenza fa emergere una evidente tensione

all'efficientamento ed al controllo delle procedure, che oltre ad uniformarsi alle disposizioni normative in termini di trasparenza e prevenzione delle irregolarità si pongono come elementi di valore e di supporto alla competitività per le imprese della ZLS, favorendo attraverso l'indicazione di tempi certi e procedimenti semplificati l'attrazione di nuovi potenziali investimenti nazionali ed esteri nella ZLS.

10.5 LA ZONA FRANCA DOGANALE INTERCLUSA

L'art. 3-ter della legge n. 12/2019 (recante "Semplificazioni per le zone economiche speciali - ZES e per le zone logistiche semplificate - ZLS) stabilisce che nelle ZLS possono essere istituite **zone franche doganali intercluse** ai sensi del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione, e dei relativi atti di delega e di esecuzione. La perimetrazione di dette Zone Franche Doganali è **proposta da ciascun Comitato di Indirizzo** ed è **approvata con determinazione del direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli**, da adottare entro sessanta giorni dalla proposta.

Anche in questo caso, una volta insediato il Comitato di Indirizzo si verificherà la fattibilità della Zona Franca che agevoli le attività del porto di Ravenna.

Una zona franca (detta anche zona economica libera o extra-doganale) è un territorio delimitato all'interno di un Paese dove è possibile godere di alcuni benefici, per lo più di natura fiscale, come ad esempio il non pagare dazi di importazione sulle merci. Sono inoltre da considerarsi zone extra-doganali gli spazi terrestri compresi fra due dogane dove a volte sorgono "duty-free shop".

Le zone franche in aree portuali svolgono una importante funzione di sviluppo dei traffici internazionali, facilitando il transito, la spedizione delle merci e lo svolgimento di attività economiche.

Sulla base delle forme di controllo si distinguono in:

- zone franche intercluse (cd. tipo I) in cui si individuano punti di accesso in entrata ed uscita per merci non comunitarie, soggette quindi a particolare sorveglianza doganale; **sono quelle previste per le ZLS**
- zone franche non intercluse (cd. tipo II) per lo stoccaggio di merci comunitarie senza limitazioni temporali. Le merci al loro interno possono essere soggette ad ulteriori attività industriali, commerciali e servizi dirette alla loro conservazione, presentazione e rivendita o riesportazione, previa comunicazione alle autorità doganali competenti.

Le merci che si trovano all'interno dei confini di una zona franca godono delle seguenti semplificazioni amministrative e agevolazioni:

- 1) mancanza assoluta di controlli doganali (le merci devono essere solo iscritte nella contabilità di magazzino in cui si deposita la

- merce) e di formalità doganali (è sufficiente un documento di trasporto da consegnare all'autorità doganale);
- 2) non sottoposizione a dazi doganali né a prelievi o altre restrizioni (in realtà vige una sorta di "sospensione" del regime fiscale perché è possibile posticipare il pagamento dei diritti doganali al momento dell'uscita della merce dal territorio della zona franca);
 - 3) nessun limite di tempo per la permanenza;
 - 4) nessuna destinazione doganale;
 - 5) non esistono limiti in merito a natura, quantità, origine e provenienza delle merci;
 - 6) non è richiesto alcun documento cauzionale o assicurativo;
 - 7) esenzione dell'Iva, in quanto si segue un regime transitorio "per destinazione".

Il principio dell'imposizione dell'Imposta sul valore aggiunto (IVA) nel Paese di destinazione deriva dall'applicazione degli articoli 90 e 91 del Trattato CE secondo cui nessuno Stato membro dell'UE applica direttamente o indirettamente ai prodotti degli altri Stati membri imposizioni interne, di qualsivoglia natura, superiori a quelle applicate direttamente o indirettamente ai prodotti nazionali simili. Inoltre, nessuno Stato membro applica ai prodotti degli altri Stati membri imposizioni interne intese a proteggere indirettamente altre produzioni. I prodotti esportati nel territorio di uno degli Stati membri non possono beneficiare di alcun ristorno di imposizioni interne che sia superiore alle imposizioni ad essi applicate direttamente o indirettamente.

A livello mondiale, i prodotti maggiormente lavorati nelle zone franche riguardano i settori tessile, abbigliamento, calzature, giocattoli ed elettronica, che possono essere prodotti per mercati di massa mediante manodopera relativamente poco qualificata ed attività ad elevato valore aggiunto. Di recente, però, si assiste anche a fenomeni di localizzazione in aree franche di attività basate sull'impiego di manodopera più qualificata, ad esempio per quanto riguarda i settori *dell'high-tech*, della finanza e del turismo. Inoltre, sempre più spesso nelle zone franche si localizzano non solo grandi multinazionali, ma anche piccole e medie imprese, le quali agiscono da sub-fornitori per queste ultime.

Le zone franche esercitano una forte attrattività di investimenti in infrastrutture e servizi logistici, stimolando, a determinate condizioni, la crescita dei territori che le ospitano in termini di valore aggiunto, occupazione, esportazioni e trasferimento tecnologico.

In merito a quanto appena affermato, il Rapporto dell'OECD sottolinea che *"free zones are also considered a lever for boosting technological skills, particularly in the auto-components industry"* (le zone franche sono anche una leva con cui potenziare le competenze tecnologiche delle imprese e del personale impiegato in particolare nel settore della componentistica per automobili) (OECD, 2009, Free zones: Benefits and costs, "OECD Observer", n. 275).

Per tutti questi motivi, la zona franca permette di accelerare i flussi commerciali di transito (Paesi terzi verso Paesi terzi) e permette altresì di

posticipare il pagamento dei diritti doganali al momento dell'uscita della merce dal territorio della zona franca.

I territori destinati alla Zona Franca, in sintesi, non sono considerati parte del territorio doganale dell'UE. Pertanto, le merci **extra-europee** non sono sottoposte al pagamento di IVA e dazi doganali perché non si considerano importate. IVA e dazi dovranno essere eventualmente pagati in un secondo momento, se e solo se, venissero poi introdotte nel territorio doganale italiano o dell'UE. Nel caso in cui le merci siano poi (lavorate o meno) destinate alla ri-esportazione in paesi extra-UE (senza mai rientrare nel territorio doganale europeo) allora il loro intero processo di trasformazione e ri-esportazione non richiede pagamento né di IVA né di dazi.

Inoltre, ulteriore fattore di successo, non sussistono limiti temporali di stoccaggio delle merci nella zona ciò implica la possibilità di adottare, da parte delle imprese, una politica delle scorte che, magari con un pagamento di magazzino concordato tra azienda e l'Autorità di Sistema Portuale, possa garantire vantaggi per entrambe le parti. Le aziende possono così essere più efficienti, ridurre i costi connessi alla tenuta del magazzino e garantirsi nuovi spazi.

L'Autorità di Sistema Portuale può realizzare eventualmente delle entrate derivante dalla gestione delle merci. Eventualmente una lavorazione delle scorte garantirebbe ulteriori entrate e lavoro. Si pensi ai vantaggi che ne deriverebbero per attività legate a settori quali, solo per fare un esempio, settori come l'alimentare e l'automotive.

Affinché funzioni, occorre però predisporre un'organizzazione di magazzino funzionale ed efficiente.

In sintesi, la Zona Franca Interclusa consente di:

1. avere aree dove le merci provenienti dai mercati extra UE potranno essere esenti da IVA e Dazi Doganali;
2. favorire lo stoccaggio delle merci che potranno essere conservate dall'importatore per un tempo illimitato prima di essere re-immesse nel mercato;
3. stimolare il fenomeno del ri-export attirando imprese che hanno quest'esigenza.

La Zona Franca Doganale Interclusa con più avanzato iter di attuazione che è stata approvata (con Legge 160/2019, art. 1, comma 316) nel territorio italiano riguarda il Porto di Taranto; la perimetrazione della Zona dello scalo include 11 aree per complessivi 162,89 ettari.

Tutte le sue aree sono collocate nell'ambito portuale ad eccezione di quella relativa al "Distripark" in merito alla quale l'Autorità delle Dogane ha subordinato l'operatività all'acquisizione della disponibilità giuridica da parte dell'AdSP del Mar Ionio.

10.6 IL PROTOCOLLO D'INTESA TRA AGENZIA DELLE DOGANE, REGIONE EMILIA-ROMAGNA E ADSP DEL MARE ADRIATICO CENTRO SETTENTRIONALE

Consapevole dell'impatto in termini di attrattività che l'attivazione della zona franca doganale interclusa (ZFDI) genera per la ZLS, Regione Emilia-Romagna, unitamente a AdSP del Mare Adriatico centro settentrionale hanno definito un Protocollo d'Intesa con l'Agenzia delle Dogane al fine di sviluppare azioni di comune interesse volte a supportare interventi di promozione e sviluppo per la ZLS Emilia-Romagna.

Tra le iniziative identificate vengono riportati gli approfondimenti e le verifiche preliminari alla valutazione ed identificazione delle aree da destinare alla ZFDI all'interno della ZLS Emilia-Romagna.

Ulteriori azioni condivise oggetto del Protocollo si sintetizzano in quanto segue:

- focalizzare interventi, azioni e altre iniziative su selezionate priorità al fine di incentivare l'attrattività di filiere produttive, distretti e settori strategici dell'Emilia-Romagna per il rafforzamento, anche tramite l'istituenda ZLS, della competitività del sistema imprenditoriale verso paesi terzi e mercati overseas;
- favorire l'ulteriore integrazione delle piattaforme logistiche delle infrastrutture regionali che saranno presenti nella ZLS anche attraverso il sistema doganale, quale elemento di raccordo e di valorizzazione dei nuovi processi basati su infrastrutture immateriali e tracciamento elettronico delle merci per la semplificazione del ciclo import/export;
- individuare preventivamente e congiuntamente i possibili punti di inefficienza nella movimentazione multimodale delle merci all'interno della istituenda ZLS Emilia-Romagna e le iniziative miranti ad un superamento degli stessi;
- adottare iniziative volte a promuovere le opportunità connesse all'istituzione della ZLS e della ZFDI in relazione all'incremento della competitività delle imprese del territorio regionale.

L'attivazione di un tavolo di confronto tra regione Emilia-Romagna, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale e Agenzia delle Dogane sancisce la volontà di condividere lo scambio di informazioni, le conoscenze ed analisi utili a costruire aggiornati quadri di riferimento funzionali a programmare concrete e mirate iniziative di promozione per la ZLS e per l'attrazione di nuovi investimenti all'interno della stessa.

Sul punto hanno già preso avvio tra i tecnici interessati sessioni di confronto sui vari temi oggetto del protocollo intesi a sostenere il processo di attuazione e sviluppo della ZLS, in particolare, si sono avviate in via esplorativa le verifiche per la possibile identificazione di aree all'interno del contesto portuale di Ravenna da destinarsi alla Zona Franca Doganale.

11 LE MISURE DI INCENTIVAZIONE PER LA ZLS EMILIA-ROMAGNA

La Zona Logistica Semplificata Emilia-Romagna è una porzione del territorio della nostra regione composta da aree per lo più non contigue le une alle altre tutte con un “nesso economico funzionale” con il porto di Ravenna. Le imprese italiane e straniere, di nuova costituzione o attive da tempo, localizzate almeno con uno stabilimento (non necessariamente con la sede legale) all’interno della ZLS-ER (in alcuni casi, appositamente normati, appartenenti ad alcuni specifici settori produttivi), che realizzano nuovi investimenti di tipo incrementale o “che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali” possono beneficiare di semplificazioni amministrative e di agevolazioni fiscali e finanziarie.

Delle semplificazioni amministrative si è detto nel capitolo 9 precedente. Questo capitolo è dedicato alle agevolazioni riconosciute alle imprese della ZLS-ER.

Il capitolo inizia trattando il tema delle agevolazioni specifiche per le Zone Logistiche Semplificate, contenute nella normativa nazionale a partire dal decreto-legge n. 91/2017 e le modifiche successive (paragrafo 11.1).

Segue l’analisi delle agevolazioni definite a livello regionale a favore del sistema economico e che possono essere fruite anche dalle imprese localizzate all’interno del territorio che compone la ZLS Emilia-Romagna (paragrafo 11.2).

Il capitolo termina con l’indicazione di ulteriori agevolazioni che la Regione Emilia-Romagna applica a favore delle imprese attive nei territori della ZLS Emilia-Romagna (a condizione che soddisfino eventuali requisiti stabiliti dalle norme) e una sintesi dei benefici sia derivanti dalla normativa nazionale dedicata specificamente alla ZLS sia derivanti da altre norme nazionali e regionali (paragrafo 11.3).

11.1 LE AGEVOLAZIONI STABILITE DALLA NORMATIVA NAZIONALE PER LE ZLS

L’art. 1, comma 64, della legge n. 205 del 27 dicembre 2017 (detta Legge di Bilancio 2018)¹²⁸, come modificato dall’art. 1, comma 313, lettera c), della legge n. 160 del 27 dicembre 2019 (detta Legge di Bilancio 2020)¹²⁹, stabilisce che “Le nuove imprese e quelle già esistenti che operano nella Zona logistica semplificata fruiscono delle agevolazioni e semplificazioni di cui all’art. 5, commi 1, 2 (limitatamente ad alcune aree territoriali), 2-bis, 3, 4 e 6 del decreto-legge n. 91 del 20 giugno 2017¹³⁰, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 123 del 3 agosto 2017”.

¹²⁸ Il testo vigente è disponibile a questo link (ultimo accesso nel luglio 2021): <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2017-12-27;205!vig=>.

¹²⁹ Il testo vigente:

<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2019-12-27;160>.

¹³⁰ Il testo vigente:

<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto:legge:2017-06-20;91!vig=>.

Del contenuto dell'art. 5, commi 1 e 2-bis, del decreto-legge n. 91 del 20 giugno 2017 (specificamente dedicati a semplificazioni amministrative) si è detto nel paragrafo 9.1 del capitolo precedente, trattando delle semplificazioni amministrative riconosciute alle imprese localizzate nella ZLS Emilia-Romagna.

In questo paragrafo si analizzano le agevolazioni fiscali riconosciute, a date condizioni, dalle norme nazionali alle imprese localizzati all'interno delle ZLS. Si tratta di:

- 1) il credito d'imposta di cui all'art. 5, comma 2, del decreto-legge n. 91 del 20 giugno 2017. Nel paragrafo successivo (11.1.1) si descrive quali sono le aree territoriali ammesse al beneficio, quali i settori, a quanto ammonta il beneficio, quali sono le condizioni per accedervi;
- 2) le agevolazioni di natura doganale, che possono comportare la sospensione dei dazi e dell'Iva (paragrafo 11.1.2).

In tema di agevolazioni in ambito finanziario, il Commissario straordinario del Governo, che presiede il Comitato di indirizzo della ZLS (che, in base all'art. 4, comma 6, del decreto-legge n. 91/2017, è il soggetto per l'amministrazione dell'area ZLS) può stipulare, previa autorizzazione del Comitato di indirizzo, accordi o convenzioni quadro con banche ed intermediari finanziari (art. 7-bis del decreto-legge n. 91/2017).

11.1.1 IL CREDITO D'IMPOSTA

A date condizioni, alle imprese della ZLS è riconosciuto il credito di imposta previsto all'art. 1, commi 98 e seguenti, della legge n. 208 del 28 dicembre 2015¹³¹ (così recita l'art. 5, comma 2, del decreto-legge n. 91/2017).

Si tratta di un credito di imposta a favore delle imprese che acquistano, anche mediante locazione finanziaria (leasing), beni strumentali¹³² nuovi inseriti in un progetto di investimento iniziale¹³³ e destinati a strutture produttive già esistenti o di nuova costituzione, localizzate nella ZLS, ma limitatamente ad alcune aree chiaramente individuate (come appena sotto specificato).

Per beneficiare del credito di imposta (o aiuto di Stato a finalità regionale), ogni progetto di investimento deve prevedere spese per l'acquisizione di beni per un ammontare massimo pari 100 milioni di euro¹³⁴. Il credito di

¹³¹ Il testo vigente:

<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2015-12-28:208!vig=#>.

¹³² "macchinari, impianti e attrezzature varie" (art. 1, comma 99, ibidem) ad uso durevole da parte dell'impresa beneficiaria. Con l'art. 57, lettera b), n. 4 (ultimo periodo), del decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021: "Il credito d'imposta è esteso all'acquisto di immobili strumentali agli investimenti."

¹³³ "come definito all'articolo 2, punti 49, 50 e 51, del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014" (art. 1, comma 99, ibidem).

¹³⁴ Il limite massimo da 50 è stato portato a 100 milioni di euro con l'art. 57, lettera b), n. 4, del decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021, disponibile a questo link

imposta è riconosciuto fino al 31 dicembre 2022¹³⁵. Viene attribuito nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale approvata dalla Commissione Europea¹³⁶, così articolata in base alla dimensione della beneficiaria:

- per le grandi imprese è pari al 10% del costo complessivo del bene, nel limite massimo di 15 milioni di euro (art. 1, comma 101, della legge n. 208 del 28 dicembre 2015¹³⁷);
- per le medie imprese è pari al 20% del costo complessivo del bene, nel limite massimo di 10 milioni di euro (art. 1, comma 101, ibidem);
- per le piccole imprese è pari al 30% del costo complessivo del bene, nel limite massimo di 3 milioni di euro (art. 1, comma 101, ibidem)¹³⁸¹³⁹.

Nell'ipotesi di investimenti effettuati mediante contratti di locazione finanziaria (leasing) si assume il costo sostenuto dal locatore per l'acquisto dei beni, ma non sono comprese le spese di manutenzione (art. 1, comma 101, della legge n. 208 del 28 dicembre 2015).

Inizialmente concesso solo alle imprese attive nelle Regioni ammesse all'istituzione delle Zone Economiche Speciali, attualmente il beneficio del credito d'imposta previsto all'art. 5 comma 2 del decreto-legge n. 91 del 20 giugno 2017 è fruibile anche nei territori in cui è possibile istituire Zone Logistiche Semplificate, limitatamente a quelle aree ammesse alle deroghe previste dal Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea per gli aiuti di Stato contemplate come "Zone c non predefinite" all'art. 107,

(ultimo accesso effettuato nel luglio 2021): <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto:legge:2021-05-31;77!vig=2021-06-01>.

¹³⁵ Si veda il primo periodo dell'art. 1, comma 98, della legge n. 208/2015, il cui testo vigente è disponibile a questo link: [https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2015-12-28;208!vig=.](https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2015-12-28;208!vig=)

¹³⁶ Nel mese di luglio 2021 (durante la redazione di questo testo) è ancora vigente la Carta del periodo 1° gennaio 2017 – 31 dicembre 2020, approvata con decisione della Commissione C (2014)6424 final del 16 settembre 2014, come modificata dalla decisione C (2016) 5938 final del 23 settembre 2016, disponibile a questo indirizzo:

https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/265583/265583_1834781_77_8.pdf.

¹³⁷ Il testo vigente:

[https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2015-12-28;208!vig=.](https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2015-12-28;208!vig=)

¹³⁸ Al riguardo si rimanda alla nota inserita sotto la prima tavola di pagina 5 della Carta degli aiuti a finalità regionale approvata dalla Commissione Europea (ultimo accesso effettuato nel mese di luglio 2021) (https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/265583/265583_1834781_77_8.pdf). Per la definizione di micro, piccole e medie imprese si rimanda alla raccomandazione della Commissione Europea, del 6 maggio 2003 (GU L 124 del 20.5.2003, pag. 36).

¹³⁹ Detto in altri termini: un'impresa che realizza un investimento con specifici requisiti e con spese ammissibili fino a 100 milioni di euro può beneficiare di un aiuto di Stato che può arrivare ad avere un'intensità massima pari al 10% per le grandi imprese, pari al 20% per le medie e pari al 30% per le piccole imprese. Dette percentuali si applicano, in caso di acquisto, al costo complessivo delle spese sostenute per l'investimento.

paragrafo 3, lettera c), ed individuate nella Carta degli aiuti a finalità regionale approvata dalla Commissione Europea.

Quindi, all'interno della Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna, saranno ammesse al beneficio del credito di imposta le imprese attive localizzate nelle aree individuate nella nuova Carta degli aiuti, attualmente in via di definizione, che verrà approvata dalla Commissione Europea. Quella attualmente in vigore è valida fino al 31/12/2021.

Per beneficiare del credito di imposta, è sufficiente che l'impresa abbia una unità locale (ossia uno stabilimento, una unità produttiva, un magazzino comunicato al Registro Imprese) all'interno del perimetro della ZLS, non è necessario che vi sia la sede legale. Quindi anche le imprese estere che avviano o gestiscono uno stabilimento all'interno della ZLS possono usufruire del credito d'imposta. Questo in base ad una Circolare¹⁴⁰ dell'Agenzia delle Entrate che riconosce tale beneficio "sia le imprese residenti nel territorio dello Stato che le stabili organizzazioni nel territorio dello Stato di soggetti non residenti".

In base all'art. 1, comma 100, della legge n. 208 del 28 dicembre 2015, non possono utilizzare il credito di imposta le imprese che operano nei settori dell'industria siderurgica, carbonifera, della costruzione navale, delle fibre sintetiche, dei trasporti e delle relative infrastrutture, della produzione e della distribuzione di energia e delle infrastrutture energetiche, nonché ai settori creditizio, finanziario e assicurativo. L'agevolazione, altresì, non si applica alle imprese in difficoltà come definite dalla comunicazione della Commissione europea 2014/C 249/01, del 31 luglio 2014.

Il credito d'imposta è cumulabile con aiuti *de minimis* e con altri aiuti di Stato che abbiano ad oggetto i medesimi costi ammessi al beneficio, a condizione che tale cumulo non porti al superamento dell'intensità o dell'importo di aiuto più elevati consentiti dalle pertinenti discipline europee di riferimento (art. 1, comma 102, della legge n. 208 del 28 dicembre 2015).

I soggetti che intendono avvalersi del credito d'imposta devono presentare apposita comunicazione all'Agenzia delle entrate. Le modalità, i termini di presentazione e il contenuto della comunicazione sono stabiliti con provvedimento del direttore dell'Agenzia medesima, da emanare entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione della presente legge nella Gazzetta Ufficiale. L'Agenzia delle entrate comunica alle imprese l'autorizzazione alla fruizione del credito d'imposta (art. 1, comma 103, della legge n. 208 del 28 dicembre 2015).

Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e successive modificazioni, a decorrere dal periodo d'imposta in cui è stato effettuato l'investimento e deve essere indicato nella dichiarazione dei redditi relativa al periodo d'imposta di maturazione del credito e nelle dichiarazioni dei redditi relative ai periodi d'imposta successivi fino a quello nel quale se ne conclude l'utilizzo. Al credito d'imposta non si applica il limite di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre

¹⁴⁰ Circolare n. 34/E del 3 agosto 2016.

2007, n. 244 (art. 1, comma 104, della legge n. 208 del 28 dicembre 2015).

Per il riconoscimento del credito di imposta discusso in questo paragrafo le imprese che ne chiedono il beneficio devono mantenere la loro attività nell'area ZLS per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni, pena la revoca dei benefici concessi e goduti (art. 5, comma 3, del decreto-legge n. 91/2017).

Se i beni oggetto dell'agevolazione non entrano in funzione entro il secondo periodo d'imposta successivo a quello della loro acquisizione o ultimazione, il credito d'imposta è rideterminato escludendo dagli investimenti agevolati il costo dei beni non entrati in funzione. Se, entro il quinto periodo d'imposta successivo a quello nel quale sono entrati in funzione, i beni sono dismessi, ceduti a terzi, destinati a finalità estranee all'esercizio dell'impresa ovvero destinati a strutture produttive diverse da quelle che hanno dato diritto all'agevolazione, il credito d'imposta è rideterminato escludendo dagli investimenti agevolati il costo dei beni anzidetti. Per i beni acquisiti in locazione finanziaria, le disposizioni di cui al presente comma si applicano anche se non viene esercitato il riscatto. Il credito d'imposta indebitamente utilizzato rispetto all'importo rideterminato secondo le disposizioni del presente comma è restituito mediante versamento da eseguire entro il termine stabilito per il versamento a saldo dell'imposta sui redditi dovuta per il periodo d'imposta in cui si verificano le ipotesi ivi indicate (art. 1, comma 105, della legge n. 208 del 28 dicembre 2015).

11.1.2 LE AGEVOLAZIONI DOGANALI

Come si è detto in particolare nel capitolo precedente, nelle ZES/ZLS è possibile istituire una zona franca doganale interclusa, che garantisce semplificazioni amministrative e agevolazioni doganali in particolare la sospensione dell'IVA e dei dazi (per dettagli si rimanda al paragrafo 10.5).

Oltre a quanto previsto dalle norme nazionali appositamente per le ZES/ZLS, per sostenere la competitività del sistema portuale e logistico nazionale, l'Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli (ADM) nel corso degli ultimi anni ha avviato una serie di iniziative di carattere innovativo, basate su nuove tecnologie e infrastrutture immateriali. Di sicura rilevanza è il tracciamento elettronico delle merci per la semplificazione del ciclo import/export e la decongestione degli spazi portuali, che si inseriscono in un più ampio quadro di sviluppo che può consentire alle imprese localizzate nella ZLS di beneficiare delle opportunità introdotte.

Al fine di ridurre i tempi e i costi connessi alle attività import/export e per decongestionare gli spazi a disposizione per lo stoccaggio delle merci, le principali soluzioni adottate sono: lo sdoganamento in mare delle merci; i corridoi controllati (fast corridor), la digitalizzazione delle procedure doganali, di seguito descritti.

Lo sdoganamento in mare

È una attività che si basa sulla cooperazione tra Pubblica Amministrazione, Enti ed imprese private. Le istruzioni operative per l'attivazione della procedura a cura dell'ADM risalgono ormai al 2013. Grazie a questo strumento, le dichiarazioni di importazione possono essere trasmesse mentre le merci sono ancora in viaggio verso i porti nazionali a bordo di navi provenienti dall'estero, consentendo alla dogana e, alle altre amministrazioni coinvolte nello sportello doganale, di anticipare l'analisi dei rischi e svincolare, prima dell'arrivo, le merci per le quali non è richiesto un controllo.

Lo "sdoganamento in mare" riduce e, in molti casi, elimina i tempi di stazionamento delle merci nei terminal di sbarco con ovvi benefici per le aziende anche in termini di costi. La nuova procedura può essere utilizzata per le merci caricate a bordo dei cargo la cui navigazione, una volta varcati gli stretti del Mediterraneo, sarà seguita dai sistemi satellitari/radio delle Capitanerie di Porto che segnalano alla dogana eventuali comportamenti anomali e deviazioni non previste, al fine di evitare che le merci possano essere sottratte al controllo (fonte: ADM).

Un ulteriore beneficio consiste in una maggiore precisione nell'appuntamento intermodale¹⁴¹ grazie ad una tempestiva pianificazione della logistica portuale per il ritiro dei container.

Il porto di Ravenna ha attivato lo "sdoganamento in mare" nel 2014¹⁴². Da settembre 2020 ha avviato in via sperimentale lo sdoganamento delle merci alla rinfusa.

I corridoi controllati (o fast corridor)

I fast corridor rientrano nella digitalizzazione dei processi di sdoganamento.

In seguito all'entrata in vigore nel maggio 2016 del Regolamento UE n. 952/2013 - che istituisce il Nuovo Codice Doganale dell'Unione - è stata definita una nuova regolamentazione, tra l'altro, delle modalità relative all'introduzione delle merci nel territorio doganale della UE, alla loro presentazione in dogana e alla disciplina della custodia temporanea, ivi comprese le condizioni e le modalità di spostamento delle merci tra diverse strutture di deposito per la temporanea custodia.

I Corridoi controllati dalla Piattaforma Logistica Nazionale, via gomma e via ferro, prevedono la movimentazione di container dal magazzino di temporanea custodia nel porto di sbarco fino al magazzino di temporanea custodia presso un nodo logistico di destinazione. Consentono che le formalità doganali siano posticipate presso il magazzino di destinazione

¹⁴¹ "Strumento informatico per la sincronizzazione operativa del trasporto su gomma e ferro con i nodi logistici atti a ridurre il congestionamento ed ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti"
(fonte: Uirnet, <https://uirnet.it/progetti/progetti-in-corso/controllo-e-sviluppo-attivita-di-logistica-digitale/>).

¹⁴² Fonte:
<https://www.adm.gov.it/portale/dogane/operatore/ecustoms-aida/progetti-aida/sdoganamento-in-mare>.

grazie alla sicurezza garantita dal monitoraggio degli automezzi/treni su cui viaggiano le merci (e la contestuale sospensione dei dazi e dell'Iva¹⁴³).

L'utilizzo dei Corridoi controllati è disciplinato dalle disposizioni contenute negli artt. 139 e 148, par. 5, del Nuovo Codice Doganale dell'Unione (CDU) che prevede che le merci terze introdotte nel territorio doganale dell'UE vengano presentate in dogana immediatamente al loro arrivo all'ufficio doganale designato e, dopo essere state dichiarate per la custodia temporanea nel luogo di arrivo, prese in carico dal titolare autorizzato della struttura di deposito per la custodia temporanea per essere poi trasferite, ai sensi dell'art. 148 CDU, alla struttura di deposito per la custodia temporanea del luogo ove esse sono destinate (fonte: ADM¹⁴⁴).

L'utilizzo dei Corridoi controllati assicura i seguenti benefici (fonte: ADM):

- decongestione delle aree portuali;
- riduzione dei tempi di permanenza dei container nel porto, con conseguente risparmio sui costi;
- riduzione dei tempi di percorrenza;
- maggior sicurezza, grazie alla combinazione dei controlli documentali e monitoraggio fisico del flusso di merci;
- digitalizzazione del processo;
- possibilità per le aziende di integrare gli adempimenti doganali con le proprie procedure logistiche aziendali.

Il “progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti nazionali”

Con questa iniziativa l'Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli intende contribuire ad un maggiore sviluppo dei traffici nei porti grazie all'uso di tecnologie avanzate e a semplificazioni per gli operatori.

L'obiettivo è di arrivare a una catena logistica senza soluzione di continuità in cui merci sdoganate in mare transitino celermente nel porto grazie alla *gate automation*, per indirizzarsi quindi a destinazione lungo un *fast corridor*, liberando rapidamente le aree portuali, spesso congestionate.

Il progetto riguarda la digitalizzazione delle procedure di import export e degli adempimenti doganali connessi all'entrata/uscita delle merci e all'imbarco/sbarco, nonché al pagamento delle tasse di ancoraggio e portuali, standardizzando le modalità operative e riducendo così tempi e costi dell'intero processo di sdoganamento, aumentando allo stesso tempo la sicurezza.

L'attuazione del progetto presuppone la collaborazione delle Autorità di sistema portuale per le quali ADM ha realizzato e reso disponibile il “Modello di interoperabilità per la digitalizzazione delle procedure

¹⁴³<http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/showText?tipodoc=Sindisp&leg=17&id=913501>.

¹⁴⁴<https://www.adm.gov.it/portale/dogane/operatore/ecustoms-aida/progetti-aida/fast-corridor>.

doganali nei porti" che contiene i riferimenti di carattere tecnico generale per lo sviluppo dei progetti e l'applicazione "*Port tracking*".

La soluzione messa a punto dall'Agenzia ha il vantaggio di essere aperta al dialogo con qualsiasi sistema informativo attualmente utilizzato dalle Autorità di sistema portuale e valorizza le sinergie tra tutti gli attori coinvolti (fonte: ADM¹⁴⁵).

I benefici sono (fonte: ADM):

- rendere omogenei i processi a vantaggio degli operatori;
- migliorare le prestazioni dei porti riducendo i tempi di carico/scarico e di transito delle merci nelle aree portuali;
- connettere le soluzioni innovative di ADM già realizzate lato mare e lato terra;
- intervenire in una logica di «sistema» su scala nazionale;
- ridurre adempimenti manuali a vantaggio di attività di tutela della sicurezza e del commercio legale.

Gli strumenti descritti in questo paragrafo possono trovare un impiego efficace nel porto di Ravenna, in funzione di quanto previsto dalla normativa delle ZLS.

Ad essi si possono aggiungere le facilitazioni doganali e logistiche previste dal Nuovo Codice Doganale dell'Unione attualmente in vigore, in particolare quelle relative alle facilitazioni doganali e logistiche riservate agli operatori accreditati AEO (Authorized Economic Operator).

Le soluzioni descritte, tra cui lo sdoganamento in mare delle merci, i corridoi controllati (fast corridors), la digitalizzazione delle procedure doganali, possono contribuire in modo concreto e molto significativo all'internazionalizzazione delle imprese localizzate nella ZLS (al riguardo si rimanda al paragrafo seguente 11.2.1).

11.2 LE AGEVOLAZIONI E LE POLITICHE REGIONALI VIGENTI IN VIA ORDINARIA

L'analisi del sistema produttivo dell'Emilia-Romagna presentata nel capitolo 2 ha portato in evidenza la specifica organizzazione della produzione manifatturiera della nostra regione, articolata in settori di specializzazione, addensati in aree territoriali secondo la tradizionale caratteristica dei distretti industriali, in cui operano imprese di piccolissime, piccole e medie dimensioni, interconnesse in un fitto sistema di relazioni e di collaborazioni non più solo locali ma di dimensione globale, orientate all'innovazione e alla conquista dei mercati internazionali, supportate da una densa rete di centri di servizio, in un contesto regionale ricco di infrastrutture e di capitale umano qualificato.

La Regione Emilia-Romagna, interpretando la situazione e le dinamiche in atto, dopo aver messo in luce punti di forza e criticità del contesto, ha definito strategie di intervento a sostegno del sistema produttivo, costruite

¹⁴⁵ <https://www.adm.gov.it/portale/procedure-doganali-nei-porti>.

in base al paradigma di crescita, di smithiana memoria¹⁴⁶: specializzazione-diversificazione-innovazione. In questo paradigma la crescita si attiva promuovendo ricerca e sviluppo, che a sua volta produce avanzamento tecnologico e innovazione di prodotto e di processo, crescita del capitale umano, rinnovamento organizzativo e produttivo delle imprese.

Ne è scaturito un sistema complesso e articolato di politiche regionali a favore del sistema produttivo, coerente con gli orientamenti nazionali ed europei, costantemente aggiornato e adeguato alle nuove esigenze emergenti.

In questa sede si prendono in considerazione le politiche regionali per le imprese, perché la ZLS ha la finalità di rafforzare settori produttivi. L'attenzione è focalizzata sulle politiche più coerenti con lo strumento ZLS.

Dall'analisi della nuova strategia dell'Unione Europea per l'industria, dall'analisi dei recenti orientamenti delle politiche nazionali, tenuto conto il ruolo centrale delle attività produttive nella ZLS e degli obiettivi che la legge assegna alla ZLS, importanti politiche regionali di riferimento per la ZLS sono:

- politiche per l'internazionalizzazione delle imprese locali (paragrafo 11.2.1);
- politiche per l'attrazione degli investimenti dall'estero (paragrafo 11.2.2);
- politiche per il trasporto delle merci (su ferrovia e intermodale) (paragrafo 11.2.3);
- politiche per l'innovazione (paragrafo 11.2.4);
- politiche per l'accesso al credito (paragrafo 11.2.5).

In tema di politiche regionali, oltre a quanto sopra riportato, assume grande rilevanza anche il Patto per il Lavoro e per il Clima¹⁴⁷, sottoscritto nel dicembre 2020, in cui sono definite in modo partecipato le nuove strategie della Regione Emilia-Romagna per creare lavoro di qualità, per procedere verso la transizione ecologica, per contrastare le disuguaglianze e ridurre le distanze fra le persone, le comunità e le aree territoriali. Tra i temi affrontati, alcuni sono strettamente connessi con la ZLS Emilia-Romagna, in particolare: l'innovazione tecnologica e digitale, le eccellenze della nostra manifattura, l'economia verde e circolare, il commercio, l'agricoltura, il mondo delle professioni e il terziario, la messa in sicurezza del territorio. Con l'obiettivo di raggiungere la completa de-

¹⁴⁶ Si veda il libro primo, pag. 4 e seguenti di: Adam Smith, "Indagine sulla natura e le cause della ricchezza delle nazioni", Isedi, Milano, 1973. E la formalizzazione del modello contenuta in: John Hicks, "Capital and Growth", Oxford University Press, Oxford, 1965.

¹⁴⁷ Fonte (ultimo accesso luglio 2021): <https://www.regione.emilia-romagna.it/pattolavoroeclima>.

carbonizzazione entro il 2050, il 100% di energie rinnovabili al 2035 e il 3% del PIL regionale investito in attività di ricerca.

Nel seguito si analizza ciascuna politica sopra elencata, considerandone gli effetti in relazione allo sviluppo della ZLS.

11.2.1 POLITICHE PER L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE IMPRESE LOCALI

Alla crescita del PIL regionale e al suo ritorno a valori precedenti la crisi finanziaria del 2008-09, negli ultimi anni ha contribuito in modo determinante la forte propensione all'export del sistema manifatturiero emiliano-romagnolo (si veda al riguardo il capitolo 2). I dati delle esportazioni sottendono nuove forme di divisione internazionale del lavoro e una diversa organizzazione dei processi produttivi, ai quali le nostre imprese hanno saputo in gran parte adeguarsi.

Il grado di apertura internazionale è sicuramente una delle leve della competitività del sistema economico dell'Emilia-Romagna. Al fine di consolidare questo nostro punto di forza, il sostegno e il rafforzamento dei processi di internazionalizzazione delle imprese, in particolare la crescita dei prodotti esportati, è da tanti anni uno degli obiettivi principali delle politiche regionali.

La strategia della Regione, in tema di internazionalizzazione, punta su alcuni elementi chiave, tra cui: a) il potenziamento dei servizi per favorire l'accesso a nuovi mercati internazionali, in una logica di nuova geografia degli scambi commerciali; b) il sostegno dei processi di aggregazione tra imprese nella fase di promozione ed esplorazione dei nuovi mercati; c) il sostegno dei settori ad alta tecnologia e dei servizi di alta qualità, perché trainanti delle esportazioni regionali.

Quindi l'innovazione tecnologica delle produzioni e l'incorporazione di servizi avanzati sono considerati come condizioni necessarie per rendere competitive le nostre imprese a livello internazionale.

Da qui l'importanza che le politiche per l'internazionalizzazione siano coerenti con le politiche regionali che favoriscono meccanismi di innovazione diffusa, per la proliferazione delle idee e il loro trasferimento alla tecnologia applicata e industriale (si veda il sotto-paragrafo 11.2.4).

Nel contempo è necessario che contemplino l'esigenza di orientare la produzione ad obiettivi di sostenibilità ambientale, un uso efficiente delle risorse, producendo maggior valore con un impiego minore di materiali, con modalità di consumo diverse, con grande attenzione anche all'energia.

Le politiche regionali per l'internazionalizzazione hanno come normativa di riferimento la legge regionale n. 14 del 18 luglio "Promozione degli investimenti in Emilia-Romagna", e sono composte da misure specifiche, tra cui: il sostegno a iniziative di promozione delle imprese e dei consorzi per l'internazionalizzazione, la realizzazione di eventi di promozione di sistema, il coinvolgimento della rete camerale, delle Associazioni imprenditoriali e delle Agenzie nazionali.

“Emilia-Romagna Go Global 2021-2025” è il nuovo programma pluriennale per l'internazionalizzazione del sistema produttivo regionale. Si sviluppa come un insieme coerente di strumenti, progetti e azioni di sistema coordinate per ambiti tematici, tra cui si evidenziano¹⁴⁸:

- ER Go Healthy, divenuta centrale con il Covid-19, è la strategia di internazionalizzazione e di valorizzazione sui mercati esteri del sistema “salute e wellness” della regione, puntando su temi quali: l'ageing, la qualità del cibo e dell'acqua, la mobilità sostenibile, il sistema termale;
- ER Go Digital, è la strategia di internazionalizzazione centrata sulla valorizzazione degli investimenti regionali sulla fibra ultra-larga (Lepida), l'e-government, il Tecnopolo Big Data di Bologna, il Laboratorio AI di Modena, il centro competenze Industria 4.0 Bi-REX, con l'obiettivo di affermare sui mercati esteri il sistema produttivo e il sistema tecnico-scientifico regionali;
- ER Go Green, in grado di gestire a livello internazionale il tema della transizione verso un'economia verde, centrando i temi del risparmio energetico, delle fonti rinnovabili, dell'economia circolare alla luce del Piano europeo per il Climate Change, il cosiddetto Green Deal, che enfatizza l'International Climate Diplomacy dei livelli subnazionali.

Anche nella normativa nazionale della ZLS, internazionalizzazione e apertura ai mercati esteri rappresentano un tema a cui è riconosciuto un ruolo centrale. La legge istitutiva pone tra gli obiettivi di questa politica il rafforzamento di settori produttivi (e una via è l'incremento del fatturato mediante l'export) e il monitoraggio della ZLS, in capo all'Agenzia per la coesione territoriale, valuta l'efficacia delle iniziative previste dal Piano di Sviluppo Strategico della ZLS attraverso indicatori di realizzazione e risultato, tra cui proprio il fatturato delle imprese della ZLS (art. 9 del DPCM 12/2018).

Nel caso in cui le imprese localizzate nella ZLS beneficino delle politiche regionali di internazionalizzazione, possono ottenere effetti sull'ampliamento dei mercati di vendita dei propri prodotti, con potenziali ricadute positive sui flussi merci verso il porto di Ravenna. Se i beneficiari sono nuove imprese avviate grazie alla ZLS, esse possono contribuire ad attivare nuovi collegamenti con il porto di Ravenna.

11.2.2 POLITICHE PER L'ATTRAZIONE DEGLI INVESTIMENTI DALL'ESTERO

Tra gli obiettivi della ZLS la normativa nazionale colloca l'attrazione di investimenti dall'estero.

¹⁴⁸ Fonti sono disponibili ai due link seguenti (ultimo accesso luglio 2021):
<https://export.gov.it/servizi-regionali/emilia-romagna>;
<https://imprese.regione.emilia-romagna.it/internazionalizzazione/temi/go-global-2021-2025/cosa-fa-la-regione>.

Gli investimenti diretti dall'estero in Emilia-Romagna rappresentano il 5% degli investimenti diretti dall'estero nazionali e il 7% degli investimenti dall'estero di tutto il nord Italia, e sono stabili nel medio periodo (si veda il paragrafo precedente 3.8).

Le multinazionali estere localizzate in Emilia-Romagna producono il 10% del valore aggiunto realizzato da tutte le multinazionali estere attive in Italia e il 15% di quelle presenti in tutto il nord Italia (si veda il capitolo 2).

Per contribuire a rafforzare il livello di competitività della nostra regione, è necessario continuare ad investire nei settori di specializzazione manifatturiera, promuovere l'integrazione con imprese non locali, cercando anche di attrarre investitori esteri.

Le strategie della Regione dovrebbero riuscire a catalizzare nuove attività economiche e loro centri decisionali. Si tratta di agire sulla domanda imprenditoriale (investment promotion) attraverso politiche rivolte agli investitori e con politiche di assistenza all'insediamento e allo sviluppo, agendo contemporaneamente anche sull'offerta, attraverso interventi di promozione dello sviluppo territoriale.

Nel Patto per il Lavoro e per il Clima¹⁴⁹, il progetto di rilancio e sviluppo dell'Emilia-Romagna fondato sulla sostenibilità, sottoscritto a dicembre 2020, più di una linea di intervento è proprio dedicata all'attrattività: attrazione di investimenti nazionali ed esteri eco-friendly, innovativi e basati sulla crescita occupazionale di qualità, l'attrazione di talenti e di personale specializzato, l'attrazione di organismi internazionali e di centri di R&S.

Come l'internazionalizzazione, anche l'attrattività e la promozione internazionale della Regione, quale destinazione di investimenti diretti dall'estero, è sviluppata dal programma "Emilia-Romagna Go Global 2021-2025", descritto nel sotto-paragrafo precedente (11.2.1).

Il principale strumento finanziario è rappresentato in questo caso dalla legge regionale n. 14 del 18 luglio 2014, finanziata attraverso il Por-Fesr.

La Direzione Generale Economia della Conoscenza, del Lavoro e Impresa (DGECLI) della Regione Emilia-Romagna coadiuvata da Art-ER, gestisce quattro linee di lavoro per l'attrattività, tra cui rilevanti per la ZLS¹⁵⁰: 1) il programma invest in Emilia-Romagna; 2) l'attrazione di organismi internazionali e di grandi centri di ricerca, di seguito analizzati.

1. Invest in Emilia-Romagna: l'attrazione degli investimenti esterni ed esteri, quale azione regionale integrata nella pianificazione della Cabina nazionale di regia per l'internazionalizzazione e la scheda M1C2¹⁵¹ del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con le sue azioni collegate:

¹⁴⁹[https://www.regione.emilia-](https://www.regione.emilia-romagna.it/pattolavoroeclima/patto_lavoroclima_2020.pdf)

[romagna.it/pattolavoroeclima/patto_lavoroclima_2020.pdf](https://www.regione.emilia-romagna.it/pattolavoroeclima/patto_lavoroclima_2020.pdf).

¹⁵⁰ Fonte: "Emilia-Romagna Go Global 2021-2025", approvato con delibera di Giunta regionale n. 850 del 9 giugno 2021: [https://imprese.regione.emilia-romagna.it/internazionalizzazione/notizie/programma-er-go-global-2021-2025-next-4-](https://imprese.regione.emilia-romagna.it/internazionalizzazione/notizie/programma-er-go-global-2021-2025-next-4-1.pdf/@@download/file/Programma+ER+GO+GLOBAL+2021-2025-next-4.pdf)

[1.pdf/@@download/file/Programma+ER+GO+GLOBAL+2021-2025-next-4.pdf](https://imprese.regione.emilia-romagna.it/internazionalizzazione/notizie/programma-er-go-global-2021-2025-next-4-1.pdf/@@download/file/Programma+ER+GO+GLOBAL+2021-2025-next-4.pdf)

¹⁵¹ Si veda a pag. 99 del documento:

<https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR.pdf>.

contact point per gli investitori, azioni di lead generation, retention, reshoring, descritte appena sotto.

- Ricerca di investimenti greenfield o brownfield attraverso l'attivazione di un'azione sistematica di lead generation attraverso la Value proposition regionale, da veicolare ai potenziali investitori direttamente attraverso la gestione del sito web investinemiliaromagna e i social networks o con il supporto degli uffici ICE nel Mondo.
- Contact point investitori esteri per il loro accompagnamento sul territorio, l'identificazione di aree per la realizzazione degli impianti, l'accelerazione delle procedure, la candidatura dei progetti agli strumenti nazionali
- Attività di retention con le imprese estere già insediate in Emilia-Romagna attraverso il loro coinvolgimento nell'ambito dell'Accordo sottoscritto con Confindustria, la realizzazione ogni anno di un'indagine conoscitiva, l'organizzazione di eventi, la messa a disposizione di fondi per ulteriori investimenti espansivi.
- Attività con le imprese che hanno investito all'estero per l'eventuale valutazione di operazioni di reshoring produttivo e accorciamento delle supply chain.

2. L'attrazione di organismi internazionali e di grandi centri di ricerca.

Attività pilota, si sviluppa a valle del **Programma ER Go Global** facendo tesoro dell'esperienza di successo di EFSA e del Data Center di ECMWF.

La prima candidatura riguarda la costituzione a Bologna nel Tecnopolo di un Istituto di UNU, la prestigiosa Università dell'ONU. La candidatura svolge la doppia funzione di valorizzazione internazionale dell'investimento HPC, e allo stesso tempo di rafforzare tecnicamente e consolidare attraverso l'ulteriore attrazione di talenti mondiali, l'expertise maturato in termini di Osservazione della Terra.

Per rendere l'attività più strutturata è costituito un Comitato attrazione infrastrutture di R&S a cui partecipano i Rettori delle Università regionali (o loro incaricati), grandi imprese regionali e dotato di una segreteria curata da Art-ER.

Tra le linee di attrattività del punto 1 precedente (Invest in Emilia-Romagna) è stata inserita anche la costituzione della ZLS Emilia-Romagna, che come descritto nei capitoli precedenti ha il fulcro nel porto di Ravenna e nell'ambito della quale è in programma l'istituzione di una Zona Franca Doganale Interclusa (ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettera a-sexies) del decreto-legge n.91/2017). Elementi che, attuati, sono destinati a produrre ricadute significative in termini di attrattività per la ZLS e il sistema socioeconomico regionale nel suo complesso.

11.2.3 POLITICHE PER IL TRASPORTO FERROVIARIO E INTERMODALE DELLE MERCI

Il trasporto e la logistica delle merci su ferro è un importante elemento costitutivo del settore del trasporto e della logistica delle merci conto terzi (o Contract Logistics, paragrafo 3.5) dell'Emilia-Romagna: rappresenta l'8% del suo fatturato e del suo valore aggiunto e consente la movimentazione del 7% delle merci della regione (considerati i flussi: nazionali, esteri; in entrata, in uscita e interni alla regione; in tutte le modalità).

L'incremento che ha caratterizzato nell'ultimo decennio i flussi merce ferroviari regionali non si osserva nelle altre modalità di trasporto (in particolare strada e mare). Anzi, i flussi su strada sono in contrazione sia in Italia che in regione dalla crisi del 2008, fatta salva la ripresa registrata nei due anni più recenti, 2018 e 2019¹⁵².

Il trasporto ferroviario delle merci occupa un ruolo di rilievo nelle strategie della Regione Emilia-Romagna, che alle politiche regionali sul tema hanno posto i seguenti obiettivi principali: contribuire a promuovere il trasferimento di parte dei flussi di merce dalla strada alla ferrovia e ai servizi fluvio-marittimi; contribuire a ridurre l'inquinamento ambientale; contribuire ad incrementare la sicurezza stradale; contribuire alla compensazione della differenza dei costi esterni provocati dal trasporto su strada a vantaggio degli utenti finali.

La Regione Emilia-Romagna concede contributi per i servizi di trasporto ferroviario intermodale, tradizionale, trasbordato e i servizi di trasporto fluviale e fluvio-marittimo.

Lo strumento legislativo è l'art. 10 della legge regionale n. 30 del dicembre 2019, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2020 - 2022 (Legge di stabilità regionale 2020)". Consiste in un aiuto di Stato, per il quale la Regione ha ottenuto l'autorizzazione dall'Unione Europea. Quindi cumulabile con eventuali crediti di imposta di cui possono beneficiare a date condizioni le imprese localizzate in alcune aree specifiche della ZLS (in base all'art. 5, comma 2, del decreto-legge n. 91/2017) (si veda al riguardo il capitolo precedente).

Possono essere destinatarie dei contributi le imprese logistiche, gli operatori del trasporto multimodale e le imprese armatrici, anche in forma consorziata o cooperativa, che operano nel territorio regionale e con sede legale in uno degli Stati membri dell'Unione europea¹⁵³.

Tra le azioni adottate dalla Regione Emilia-Romagna per lo sviluppo del trasporto intermodale, il Cluster ER.I.C. (acronimo di "Emilia-Romagna

¹⁵² Fonte: "La logistica ferroviaria opportunità di lavoro, competenze e percorsi professionalizzati", booklet realizzato da Fondazione ITL e promosso da ER.I.C. (Emilia-Romagna Intermodal Cluster), disponibile a questo link: <https://www.ericintermodal.it/wp-content/uploads/2021/07/ER.I.C.impaginatoCOPERTINA.pdf>.

¹⁵³ Fonte (ultimo accesso effettuato nel luglio 2021): Regione Emilia-Romagna, <https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/logistica-merci/doc/bando2019>.

Intermodal Cluster”)¹⁵⁴ riveste un ruolo di primo piano. Venne istituito nel 2018. È composto dai principali nodi logistici intermodali pubblici e privati operativi sul territorio dell’Emilia-Romagna¹⁵⁵, tra cui occupa una posizione privilegiata il porto di Ravenna, punto di ingresso al sistema intermodale regionale dei flussi marittimi internazionali prevalentemente di merci “rinfuse”. Nel 2019 i componenti del Cluster ER.I.C., considerati nella loro totalità, hanno movimentato circa 16 milioni di tonnellate di merci su ferro, quasi il 90% del traffico mercantile via ferrovia registrato in Emilia-Romagna (18,5 milioni di tonnellate totali).

Il Cluster ha tre obiettivi: a) sostenere l'internazionalizzazione dei firmatari; b) sostenere il trasporto intermodale con progetti di tipo collaborativo; c) promuovere e potenziare la formazione professionale.

In tema di internazionalizzazione il Cluster promuove l'immagine della nostra regione come piattaforma intermodale integrata e porta d'accesso al Sud Italia e all'Est del Mediterraneo, in più opera per definire partnership strategico-operative e accordi di collaborazione in particolare con Paesi dell'Europa centrale e loro operatori, al fine di incrementare i servizi di trasporto intermodale.

In tema di formazione, il Cluster ER.I.C. promuove corsi di specializzazione per favorire opportunità di lavoro all'interno del settore e soprattutto preparare e aggiornare costantemente personale con competenze tecnico-operative e manageriali per il sistema intermodale regionale.

In sintesi, le politiche regionali per il trasporto della merce su ferro sono coerenti con gli obiettivi del programma Next Generation EU della Commissione Europea, recepiti nel Patto per il Lavoro e per il Clima della Regione Emilia-Romagna (ricordato all'inizio del capitolo).

Anche la ZLS Emilia-Romagna, dandone attuazione con il sostegno alle imprese in essa localizzate, contribuisce alla transizione ecologica e favorisce il processo di decarbonizzazione a cui le politiche richiamate si ispirano.

Inoltre, la Regione Emilia-Romagna è partner del progetto europeo REIF, finanziato dal programma INTERREG – Central Europe, il cui obiettivo primario è quello di promuovere il trasporto ferroviario delle merci migliorando il collegamento dei sistemi ferroviario regionali ai corridoi di trasporto delle reti europee. Il progetto, avviato nell'aprile del 2019 e la cui conclusione è prevista per marzo 2022, intende raggiungere gli obiettivi preposti attraverso una serie di attività che comprendono: lo sviluppo e l'applicazione di strumenti per l'analisi dei bacini produttivi potenziali della Regione per il trasporto merci su ferrovia, individuando i colli di bottiglia delle infrastrutture e delle connessioni esistenti, e l'organizzazione di

¹⁵⁴ Si consulti il sito dedicato: <https://www.ericintermodal.it/>.

¹⁵⁵ Il primo accordo risale al marzo 2018. Nel febbraio 2021 è stato rinnovato fino al 2025 ed è stato sottoscritto da: Regione Emilia-Romagna, Autorità del sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale (porto di Ravenna), Cepim Spa (Interporto di Parma), Dinazzano Po spa, Interporto Bologna spa, Terminal Rubiera srl (Reggio Emilia), Lotras spa, Terminali Italia srl Gruppo Ferrovie dello Stato; Hupac spa (Terminal Piacenza Intermodale) e Sapir spa.

workshop e di tavoli tecnici di lavoro finalizzati rispettivamente al consolidamento delle competenze in materia di pianificazione per tecnici e policy maker regionali e alla creazione di un board che monitori le politiche regionali finalizzate alla promozione del trasporto ferroviario delle merci.

11.2.4 POLITICHE PER L'INNOVAZIONE

Il peso degli addetti occupati nelle attività di ricerca e sviluppo, l'elevato numero di brevetti, la crescita della spesa in R&S e la disponibilità di risorse umane altamente qualificate sono solo alcuni degli indicatori che mostrano l'orientamento all'innovazione del sistema produttivo regionale.

Le attività di R&S sono tipicamente proprie dei settori di specializzazione manifatturiera attivi in Emilia-Romagna. Poiché essi sono oggetto delle strategie di rafforzamento previste dalla ZLS, allora anche le politiche per l'innovazione assumono rilevanza nella ZLS e di esse possono beneficiare le imprese localizzate nella ZLS. In più possono contribuire a migliorare flussi merci esistenti con il porto di Ravenna, come possono anche contribuire ad incrementarli se i benefici sono a favore di nuove attività produttive avviate nella ZLS che attivano collegamenti commerciali con il porto di Ravenna.

La strategia regionale a sostegno della ricerca e della innovazione, progettata all'inizio del 2000¹⁵⁶, attualmente mira a consolidare il "sistema regionale dell'innovazione", composto da imprese, centri di ricerca, poli formativi e servizi per il trasferimento tecnologico. Rafforzare le relazioni tra questi quattro elementi costitutivi rappresenta una delle chiavi strategiche per la competitività regionale. Obiettivo ultimo della strategia è mantenere e accrescere il proprio sistema di specializzazione produttiva.

Gran parte dei laboratori e dei centri per l'innovazione regionali sono riuniti nella Rete Alta Tecnologia regionale, istituita con lo scopo di fornire un'offerta capace di rispondere in modo adeguato alle esigenze di innovazione espresse dalle imprese. Questa Rete è organizzata in piattaforme tematiche (definite tenendo conto le principali specializzazioni produttive del sistema regionale: Agroalimentare, Costruzioni, Energia e Ambiente, ICT e Design, Scienze della vita, Meccanica e Materiali). Le piattaforme della Rete condividono idee, competenze, strumenti, risorse all'interno dei "Clust-ER", comunità in cui i centri di ricerca regionali si integrano con il sistema delle imprese e con quello dell'alta formazione.

La Rete Alta Tecnologia regionale si è sviluppata grazie all'integrazione di finanziamenti regionali del Programma regionale per la ricerca industriale e il trasferimento tecnologico (Prriitt) e finanziamenti europei del Programma operativo regionale del fondo europeo di sviluppo regionale (Por Fesr).

¹⁵⁶ Legge regionale n. 7 del 14 maggio 2002, recante norme per la "Promozione del sistema regionale delle attività di ricerca industriale, innovazione e trasferimento tecnologico"

Dal 1999 in Emilia-Romagna è attivo il servizio First¹⁵⁷, che mette a disposizione di imprese, centri di ricerca e enti, informazioni sui finanziamenti comunitari, nazionali e regionali nei settori: ricerca e sviluppo; innovazione e trasferimento tecnologico; formazione e mobilità dei ricercatori; cooperazione internazionale in materia di ricerca e innovazione.

In più Regione Emilia-Romagna sostiene la creazione di imprese innovative. Con il portale <https://www.emiliaromagnastartup.it/> ha contribuito a creare un ambiente virtuale che semplifica l'accesso ai servizi utili per la costituzione di nuove imprese e per la crescita di start-up. In questo contesto è sorta IN-ER, Incubator Network Emilia-Romagna¹⁵⁸, che raggruppa gli incubatori e gli acceleratori di impresa presenti sul territorio regionale per migliorare i servizi offerti alle startup e interagire come interlocutore unico, in particolare con imprese e istituzioni estere.

11.2.5 POLITICHE PER L'ACCESSO AL CREDITO

Da una parte la disponibilità di capitali finanziari, la possibilità di accedere al credito bancario e di ricevere aiuto in caso di necessità mediante l'accesso a garanzie al credito sono condizioni essenziali per lo sviluppo del sistema produttivo.

Dall'altra parte le crisi economico-finanziarie dell'ultimo decennio, la crisi pandemica in atto durante la stesura di questo documento, l'adozione di requisiti stringenti previsti da Basilea III¹⁵⁹ (in corso di graduale modifica con l'entrata in vigore di Basilea IV) sono destinati ad avere impatti restrittivi sugli affidamenti bancari alle imprese, richiedendo peraltro alle imprese la redazione di bilanci più trasparenti e percorsi di progressiva capitalizzazione, per ridurre il loro divario tra capitale proprio e capitale di terzi e consentire così di riequilibrare non solo la loro struttura finanziaria-patrimoniale ma anche quella del sistema bancario.

In tale scenario la Regione si è posta l'obiettivo di rafforzare i Consorzi Fidi a livello regionale, favorendo le aggregazioni, la crescita dei livelli di patrimonializzazione e la presenza di soggetti di private equity e venture capital, che accompagnano lo sviluppo del sistema produttivo regionale.

La legge regionale di riferimento in questo ambito è la n. 3 del 21 aprile 1999 "Riforma del sistema regionale e locale", con cui all'art. 53 "è istituito il Fondo unico regionale per le attività produttive industriali nel quale confluiscono le risorse statali di cui al comma 5 dell'art. 19 del D.Lgs. n. 112 del 1998¹⁶⁰ e tutte le ulteriori risorse regionali destinate ad interventi

¹⁵⁷ <https://first.aster.it/aster/home>.

¹⁵⁸ <https://www.emiliaromagnastartup.it/it/pagine/iner-la-rete-degli-incubatori-della-regione-emilia-romagna>.

¹⁵⁹ <https://www.bis.org/bcbs/basel3.htm>.

¹⁶⁰ L'art. 19, comma 5 recita così: "i fondi che le leggi dello Stato destineranno alla concessione di agevolazioni, contributi, sovvenzioni, incentivi e benefici di qualsiasi genere all'industria saranno erogati dalle regioni", <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1998-03-31;112!vig=>.

di sostegno alle attività produttive industriali, per il conseguimento degli obiettivi indicati nel programma regionale di cui all'art. 54”.

In seguito, la Regione Emilia-Romagna nel corso degli anni, anche non recenti, ha definito politiche di supporto alle imprese nei processi di capitalizzazione e di realizzazione degli investimenti. Consistono in strumenti che favoriscono l'accesso al credito da parte delle imprese, tra cui: strumenti finanziari innovativi, fondi di venture capital, fondi rotativi dedicati, che integrano misure a favore delle garanzie, resesi necessarie negli anni delle crisi del decennio da poco concluso (si veda il capitolo 3), che rendano gli investimenti delle imprese interessanti anche per fondi di capitale di livello nazionale ed internazionale.

Così la Regione ha attivato diversi strumenti per il sostegno finanziario delle imprese, tra cui i seguenti a cui potrebbero presentare domanda anche le imprese della ZLS:

1. Fondo mitigazione rischio di credito

Istituito con l'art. 9, comma 1, della legge regionale n. 28 del 20 dicembre 2013 “Legge finanziaria regionale per l'esercizio 2014 e il triennio 2014-16”, il regolamento di attuazione è del giugno 2020¹⁶¹. Possono accedere al fondo imprese di tutti i settori produttivi con uno stabilimento (non necessariamente la sede legale) in Emilia-Romagna. Sono ammesse al fondo le seguenti tipologie di interventi, l'ultima delle quali soprattutto è di interesse alle imprese localizzate nella ZLS:

- sostegno della liquidità aziendale;
- rafforzamento dei mezzi propri delle imprese, anche attraverso la forma di prestiti partecipativi;
- realizzazione di progetti di ristrutturazione finanziaria;
- nuovi progetti di investimento per lo sviluppo aziendale.

Per accedervi, le imprese devono presentare domanda ai consorzi confidi a cui la Regione ha dato in concessione la gestione del fondo.

2. Fondo di cogaranzia regionale per l'accesso al credito delle imprese

È stato istituito con Delibera di Giunta regionale n. 231 del 8 febbraio 2010, con l'obiettivo di agevolare l'accesso al credito per le imprese che, a causa delle crisi economico-finanziarie del decennio scorso e delle regole definite da Basilea 3, hanno difficoltà ad ottenere finanziamenti bancari. Il fondo presta garanzie a fronte di operazioni finanziarie, tra cui di interesse per le imprese della ZLS Emilia-Romagna:

- locazioni finanziarie (leasing) effettuate all'interno di progetti di investimento;
- operazioni di factoring;

¹⁶¹ Disponibile online a questo link (ultimo accesso effettuato nel luglio 2021): http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/deliberegiunta/servlet/AdapterHTTP?action_name=ACTIONRICERCADELIBERE&operation=leggi&cod_protocollo=GPG/2020/712&ENTE=1

- finanziamenti assistiti da garanzia reale o aperture di credito, finalizzati a:
 - sostenere la costituzione di nuove imprese;
 - sostenere progetti di investimento per lo sviluppo aziendale;
 - reintegrare il capitale circolante;
 - rafforzare i mezzi propri delle imprese, anche attraverso la forma di prestiti partecipativi;
 - sostenere la liquidità aziendale;
 - realizzare progetti di ristrutturazione finanziaria.

3. Finanziamenti agevolati alle cooperative tramite il fondo rotativo Foncooper

Il Foncooper finanzia le società cooperative regolarmente costituite, escluse quelle di abitazione, rientranti nei limiti dimensionali delle piccole e medie imprese (di cui al decreto del Ministero Attività Produttive del 18/4/2005), concedendo finanziamenti agevolati per la realizzazione di progetti finalizzati all'aumento della produttività o dell'occupazione, alla valorizzazione dei prodotti, alla razionalizzazione del settore distributivo, alla realizzazione o acquisto di impianti nel settore della produzione e della distribuzione del turismo e dei servizi, alla ristrutturazione e riconversione degli impianti.

4. Fondo rotativo regionale per il microcredito

È un fondo appositamente istituito per lo sviluppo di microimprese di recente costituzione. Istituito con l'art. 6 della legge regionale n. 23 del 29 dicembre 2015 "Legge di stabilità regionale 2016", il regolamento di attuazione è del 2016¹⁶².

Possono accedere le imprese di tutti i settori produttivi, a condizione che siano attive da non più di 5 anni ed abbiano un fatturato inferiore ai 200mila euro. Alcune forme giuridiche sono escluse, tra cui le società per azioni. Tra gli interventi ammessi al fondo, di interesse per le imprese della ZLS, si trovano:

- esigenze di liquidità connesse allo sviluppo dell'attività, compreso il costo di personale aggiuntivo;
- investimenti in innovazione, in prodotti e soluzioni di ICT, sviluppo organizzativo, messa a punto di prodotti e/o servizi che presentino potenzialità concrete di sviluppo e consolidamento di nuova occupazione;
- acquisizione di beni, comprese le materie prime necessarie alla produzione di beni o servizi e di merci destinate alla rivendita, o di servizi strumentali all'attività svolta.

¹⁶² <https://imprese.regione.emilia-romagna.it/Finanziamenti/industria-artigianato-cooperazione-servizi/fondo-regionale-microcredito>.

11.3 ULTERIORI AGEVOLAZIONI DEFINITE DA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

La Regione Emilia-Romagna si propone di verificare la possibilità di introdurre ulteriori agevolazioni a favore delle imprese localizzate nella ZLS Emilia-Romagna.

In particolare, allo scopo di rendere maggiormente attrattiva la ZLS Emilia-Romagna per potenziali investitori nazionali ed esteri interessati a localizzare o a potenziare uno stabilimento nel territorio, la Regione verificherà se esistono eventuali coperture finanziarie e se non sussistono vincoli e ostacoli normativi, per eventualmente introdurre le seguenti possibili ulteriori tipologie di benefici:

- **premialità sulla legge regionale n. 14/2014** - Promozione degli investimenti in Emilia-Romagna;
- nuove **agevolazioni** legate alla futura **legge di incentivazione dello shift modale gomma/ferro** per le imprese insediate nella ZLS;
- **previsione di una specifica priorità** nell'ambito dei criteri di selezione per la valutazione dei progetti candidati a valere sul POR FESR 2021-2027, per le imprese rientranti nella Zona Logistica Speciale;
- eventuale predisposizione di misure dedicate nell'ambito del **programma triennale delle attività produttive e/o del POR FESR 2021-2027** volte a favorire gli investimenti sostenuti dalle imprese rientranti nell'accordo e per interventi in grado di agevolare ed intensificare l'utilizzo del porto di Ravenna, anche nell'ambito di progetti strategici di innovazione delle filiere produttive;
- **riduzione dell'IMU** (limitatamente alla quota di pertinenza comunale per le aree ricadenti nei Comuni che prevedono tale agevolazione), per possesso di beni immobili ricadenti nel perimetro della ZLS;
- **riduzioni del contributo di costruzione**¹⁶³: la Regione Emilia-Romagna, al fine di agevolare l'insediamento di nuove attività

¹⁶³ Il contributo di costruzione, così come stabilito dalla Delibera dell'Assemblea Legislativa (DAL) 186/2018, è il risultato della somma di varie componenti: oneri di urbanizzazione (U1 e U2): sono gli oneri di urbanizzazione primari e secondari. Per gli insediamenti produttivi, industriali, artigianali e per il commercio all'ingrosso, la quota U2 viene calcolata complessivamente nel 15% della superficie dell'insediamento, con facoltà per i comuni di articolarne la quantità in relazione alle differenti destinazioni.

Contributo D ed S: sono gli oneri ecologici, cui sono soggette le aree su cui si vanno ad insediare per attività produttive inquinanti. Più precisamente D è la tariffa per il trattamento dei rifiuti e S la tariffa per la sistemazione dei luoghi contributo straordinario (CS): è il contributo straordinario (art. 30 l.r 13/2015), che si paga per nuovi insediamenti fuori dal territorio urbanizzato, fissato da legge

produttive o l'allargamento di quelle esistenti all'interno delle aree coinvolte dalla ZLS, prevede innanzitutto di riconoscere ai Comuni la facoltà di ridurre il contributo di costruzione per gli ambiti individuati come ZLS Emilia-Romagna, fino ad un massimo del 30% (in analogia con quanto ammesso dalla DAL n. 186 del 2018 con riferimento alle frazioni).

Più in dettaglio, occorre considerare che gli insediamenti per la logistica sono già esentati dal pagamento della quota del costo di costruzione (QCC), in quanto sono considerati una sottocategoria delle attività produttive, espressamente esonerate dal pagamento della QCC (Vedi parere prot. 287872 del 14 aprile 2020 in <https://territorio.regione.emilia-romagna.it/codice-territorio/contributo-di-costruzione>).

Inoltre, gran parte delle aree riconosciute come ZLS sono aree urbanizzate esistenti a destinazione produttiva. Pertanto, alla luce della nuova legge urbanistica regionale (l.r.24/2017), ogni intervento volto a insediare nuove imprese logistiche all'interno di detti ambiti produttivi esistenti (e non in espansione) è già esentato dal pagamento del contributo straordinario (CS).

Le possibili agevolazioni per questi nuovi insediamenti possono pertanto riguardare solo le altre quote che compongono il contributo di costruzione, e quindi gli oneri di urbanizzazione (U1 e U2) e le tariffe D+S. La Regione prevede di riconoscere ai Comuni la facoltà di ridurre la quota degli oneri di urbanizzazione e delle tariffe D+S, con percentuali variabili che potranno essere definite dal Comune anche con riguardo alle diverse tipologie e caratteristiche degli insediamenti. questa previsione dovrà essere inserita in apposita delibera dell'assemblea legislativa, sostanzialmente in variante alla DAL n. 186 del 2018, ovvero in apposito provvedimento legislativo.

- **riduzioni degli oneri per le autorizzazioni ambientali:** Le procedure di autorizzazione ambientale di competenza regionale cui sono soggette le attività produttive coinvolte dalla ZLS sono principalmente la Valutazione Impatto Ambientale (VIA), la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), lo Screening di VIA/VAS e l'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA)

Tali procedure prevedono il pagamento di spese istruttorie da parte dei richiedenti definite percentualmente sulla base del costo dell'intervento (0,04%). Fatte salve le soglie minime non derogabili (500€ per la procedura di screening e 1000 € per quella di VIA), si ipotizza una riduzione del 20% delle spese istruttorie sulla quota variabile, destinata ai siti produttivi attivi nell'area della ZLS.

nazionale pari al 50% del maggior valore generato dalla trasformazione (plusvalore fondiario)

Quota del costo di costruzione (Qcc): è dato da una percentuale dell'aumento di valore dell'immobile interessato dall'intervento edilizio, a seguito della realizzazione dei lavori.

12 FUNZIONAMENTO E STRUTTURA DI GOVERNANCE DELLA ZLS EMILIA-ROMAGNA

La Governance delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) e delle Zone Economiche Speciali (ZES) consiste nell'individuazione di uno strumento di cui dotarsi e che diventerà il braccio operativo del funzionamento delle procedure amministrative e di finanziamento che saranno individuate.

È importante, infatti, che venga definita una struttura che risponda essenzialmente a tre problematiche:

- l'esigenza di **coordinamento** della ZLS nel suo complesso, visti i numerosi soggetti coinvolti;
- l'esigenza di **monitoraggio** per assicurare che i risultati verranno conseguiti e per segnalare criticità nella loro realizzazione;
- l'esigenza di **promozione** nazionale ed internazionale della Zona che, nella sua natura ha bisogno di una costante attività di diffusione della conoscenza nei confronti di investitori esteri e italiani, oltre che locali.

Le ZES¹⁶⁴ approvate ad oggi nelle regioni del Mezzogiorno d'Italia hanno mostrato una non perfetta unicità nel definire le loro configurazioni di Governance, prevedendo modelli che si sono differenziati per alcuni aspetti; tuttavia, esiste un massimo comun divisore che è rappresentato dall'esistenza del **Comitato di Indirizzo**¹⁶⁵, organo che riveste un ruolo centrale nella programmazione strategica e nella gestione sia delle ZES sia delle ZLS¹⁶⁶.

In relazione alla definizione del modello di Governance per la ZLS Emilia-Romagna, la Regione ha optato per l'identificazione di una struttura snella poiché nelle fasi iniziali di vita della ZLS si è ritenuto opportuno non

¹⁶⁴ In base all'art. 4, comma 4, del decreto-legge n. 91/2017, le ZES possono essere istituite nelle "regioni meno sviluppate e in transizione, così come individuate dalla normativa europea, ammissibili alle deroghe previste dall'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea".

¹⁶⁵ Il Comitato di indirizzo della ZES è disciplinato all'art. 4, comma 6, del decreto-legge n. 91/2017. Per quanto riguarda la ZLS, l'art. 1, comma 65, della legge n. 205/2017 stabilisce: "Per l'istituzione delle Zone logistiche semplificate si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni relative alla procedura di istituzione delle Zone economiche speciali previste dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri adottato ai sensi dell'articolo 4, comma 3, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123". Poiché nessuna parte specifica del DPCM n. 12/2018 è riconducibile alla "procedura di istituzione", ma ciascun articolo della norma è dedicato ad uno o più momenti di detta procedura, allora anche alle ZLS si applicano tutte le disposizioni contenute nel DPCM n. 12/2018, emanato inizialmente come "regolamento attuativo" delle ZES, esteso alle ZLS dal comma appena richiamato. Di conseguenza, è possibile affermare che l'art. 8 del DPCM n. 12/2018 disciplina il Comitato di indirizzo sia delle ZES sia delle ZLS.

¹⁶⁶ A differenza delle ZES, le ZLS possono essere istituite solo nel centro-nord Italia, ovvero nelle regioni in cui non si applicano gli art. 4 e 5 del D.L. 91/2017 convertito con legge 123/2017. Questa affermazione si basa sull'art. 1, comma 61, della legge n.205/2017, che afferma: le ZLS possono essere istituite nelle "regioni più sviluppate, così come individuate dalla normativa europea, ammissibili alle deroghe previste dall'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea".

rendere complessa la fase decisionale, così da dare piena e rapida attuazione al Piano di Sviluppo Strategico della ZLS regionale.

12.1 LA GOVERNANCE DELLE ZES/ZLS NELLE PREVISIONI NORMATIVE: I PRINCIPALI DETTATI

Il decreto-legge n. 91 del 20 giugno 2017, recante “Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno”, cosiddetto Decreto Mezzogiorno, convertito con modificazioni dalla legge n. 123 del 3 agosto 2017, prevedeva inizialmente all'art. 4 comma 6 che il soggetto per la gestione dell'area ZES/ZLS fosse un **Comitato di indirizzo** (anche definito **Soggetto per l'Amministrazione**) composto da 4 soggetti: il Presidente **dell'Autorità di Sistema Portuale (che presiede)**, da un rappresentante della **Regione**, da un rappresentante della **Presidenza del Consiglio dei Ministri**, e da un rappresentante del **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**.

Il **Comitato di Indirizzo** deve assicurare:

- a) **gli strumenti** che garantiscano la piena operatività delle aziende presenti nella ZLS;
- b) **l'utilizzo di servizi sia economici che tecnologici** nell'ambito ZLS;
- c) **l'accesso alle prestazioni di servizi** da parte di terzi.

Più di due anni dopo l'emanazione del decreto-legge n. 91/2017, l'art. 1, comma 316, della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Legge di Bilancio 2020) ha introdotto nel Comitato la figura del **Commissario Straordinario del Governo, che lo presiede al posto del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale**.

Il Commissario Straordinario di Governo viene nominato su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri e si aggiungerà a quella del rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri, già previsto nella disciplina.

Inoltre, il decreto-legge n. 76 del 16 luglio 2020 (cd. Decreto semplificazione), recante “Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale”, all'articolo 46 ha previsto che sarà il **Commissario Straordinario** di Governo, e non più il Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale, **a poter stipulare, previa autorizzazione del Comitato di indirizzo, accordi o convenzioni quadro con banche ed intermediari finanziari** (art. 46. comma 1, lettera a), del Decreto semplificazione).

Il Commissario straordinario del Governo, in base allo stesso decreto, anche avvalendosi del supporto dell'Agenzia per la Coesione territoriale:

- a) assicura **il coordinamento e l'impulso, anche operativo**, delle iniziative volte a garantire l'attrazione, l'insediamento e la piena operatività delle attività produttive nell'ambito della ZES/ZLS, ferme restando le competenze delle amministrazioni centrali e territoriali coinvolte nell'implementazione dei Piani di Sviluppo

Strategico, anche nell'ottica di coordinare le specifiche linee di sviluppo dell'area con le prospettive strategiche delle altre ZES istituite e istituende, preservando le opportune specializzazioni di mercato;

- b) opera quale **referente esterno** del Comitato di Indirizzo per l'attrazione e l'insediamento degli investimenti produttivi nelle aree ZES/ZLS;
- c) **contribuisce a individuare**, tra le aree identificate all'interno del Piano di Sviluppo Strategico, **le aree prioritarie** per l'implementazione del Piano, e ne cura la caratterizzazione necessaria a garantire gli insediamenti produttivi;
- d) **promuove** la sottoscrizione di appositi protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali coinvolte nell'implementazione del Piano di Sviluppo Strategico, volti a disciplinare procedure semplificate e regimi procedurali speciali per gli insediamenti produttivi nelle aree ZES/ZLS.

Inoltre, il Decreto semplificazione, come già richiamato nel Capitolo di riferimento sul tema, stabilisce che il Comitato di indirizzo della ZES/ZLS, "su impulso del Commissario straordinario", assicura il raccordo tra gli sportelli unici istituiti ai sensi della normativa vigente e lo sportello unico di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, che opera quale responsabile unico del procedimento ai sensi della legge n. 241 del 1990 per la fase di insediamento, di realizzazione e di svolgimento delle attività economiche nella ZES/ZLS.

La normativa introduce poi espressamente il ruolo del **Segretario Generale dell'Autorità di Sistema portuale**¹⁶⁷ per l'esercizio **delle funzioni amministrative e gestionali**.

Con il decreto-legge n. 77/2021 il Legislatore interviene nuovamente in tema di ZES/ZLS. La norma attribuisce al **Commissario Straordinario** la possibilità di svolgere le **funzioni di stazione appaltante**, concedendogli altresì di operare con **poteri straordinari**¹⁶⁸.

Oltre a quanto sopra, l'art. 57, comma 1, lettera a), del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, interviene nuovamente sulla composizione del Comitato di Indirizzo modificando l'art. 4, comma 6, del decreto-legge n. 91/2017 stabilendo che nel Comitato di indirizzo è aggiunto **"un rappresentante dei consorzi di sviluppo industriale"**, di cui all'articolo

¹⁶⁷ L'art. 1, comma 1, lettera i) del DPCM n. 12/2018 riporta la seguente definizione "Segretario generale dell'Autorità di sistema portuale ai sensi del decreto legislativo del 4 agosto 2016, n. 169, recante riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84".

¹⁶⁸ In particolare l'art. 57, comma 1, lettera a), numero 4) del decreto-legge n. 77/2021 introduce il comma 7-quinquies (funzioni di stazione appaltante) all'art. 4 del decreto-legge n. 91/2017 (<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legge:2021-05-31;77!vig=2021-06-01>).

36 della legge 5 ottobre 1991, n. 317¹⁶⁹, ovvero di quelli costituiti ai sensi della vigente legislazione delle regioni a statuto speciale, presenti sul territorio”.

In riferimento alla suddetta figura, non essendo istituiti in Emilia-Romagna consorzi di sviluppo industriale, non si ritiene verosimile ipotizzare la presenza della suddetta figura all'interno del Comitato di indirizzo della ZLS Emilia-Romagna. Pertanto, tenuto conto di quanto normativamente previsto, lo stesso assumerà la conformazione indicata nello schema sotto riportato.

La struttura del Comitato di Indirizzo della ZLS Emilia-Romagna

- Presidente del Comitato: Commissario Straordinario nominato dal Governo
- Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale
- Rappresentante della Regione Emilia-Romagna
- Rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri
- Rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Rappresentante dei Consorzi di sviluppo industriale, di cui all'articolo 36 della legge 5 ottobre 1991, n. 317, presenti sul territorio.

Il Comitato, per le Funzioni amministrative e gestionali, si avvale del Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale

Il nominativo del rappresentante della Regione Emilia-Romagna nel Comitato di Indirizzo verrà identificato con successivo apposito atto regionale.

È importante precisare che:

- ai membri del Comitato **non** spetta alcun compenso (fatta eccezione per il Commissario Straordinario per il quale può essere previsto compenso secondo la L. 160/2019), indennità di carica, corresponsione di gettoni di presenza o rimborsi per spese di missione;
- agli **oneri di funzionamento del Comitato** si provvede con risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

12.2 I COMPITI DEL COMITATO DI INDIRIZZO NEL DETTAGLIO DEL REGOLAMENTO PREVISTO DAL DPCM 12/2018

Il DPCM n.12 del 25 gennaio 2018, recante il “Regolamento recante istituzione di Zone economiche speciali”¹⁷⁰, ha previsto e dettagliato, tra

¹⁶⁹ Testo in vigore:

<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1991;317>.

¹⁷⁰ In base all'art. 1, comma 65, della legge n. 205/2017, tutte le disposizioni contenute nel DPCM n. 12/2018 si applicano anche alle ZLS, oltre che alle ZES (si veda la nota 165 precedente per dettagli).

l'altro, i compiti del Comitato di Indirizzo all'articolo 8. Di seguito sono specificate dette funzioni.

Il Comitato di Indirizzo assicura alla ZES/ZLS, l'espletamento delle seguenti attività che possono ricondursi a quattro aree:

Area connessa ad attività amministrative

- le **attività amministrative** necessarie a garantire l'insediamento di nuove imprese e la piena operatività delle imprese nella ZES/ZLS;
- ulteriori verifiche, nel caso di **istanza di cambio di destinazione urbanistica**, delle aree private incluse nella ZES/ZLS, acquisendo la documentazione in caso di trasferimento di proprietà o di costituzione di un diritto reale di godimento sul bene avvenuti nell'anno precedente la data di presentazione della proposta di istituzione di cui all'articolo 5 del decreto-legge n. 91/2017. A tal fine, sulla documentazione di cui al periodo precedente, per le verifiche dei profili di legalità, è acquisito il parere della Prefettura territorialmente competente. Il Comitato di indirizzo, acquisito il parere di cui al periodo precedente, trasmette tutta la documentazione relativa al bene in questione agli enti competenti al fine delle valutazioni relative al cambio di destinazione urbanistica del bene, fermo restando comunque le attività di verifica dei soggetti preposti;
- la sottoscrizione di **protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate**, volti a disciplinare procedure semplificate e regimi procedimentali speciali sulla base dei criteri derogatori e delle modalità individuate con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'articolo 5 del decreto-legge n. 91/2017;
- **l'espletamento delle procedure di autorizzazione** per gli accordi o le convenzioni quadro che il Segretario Generale intende stipulare con le banche e gli intermediari finanziari.

Area di accesso alle Infrastrutture

- **le condizioni di accesso alle infrastrutture esistenti**, di cui all'articolo 6, comma 1, lettera b), ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché delle disposizioni vigenti in materia di **semplificazione** previsti dagli articoli 18 e 20 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169;
- **le condizioni per l'accesso, e l'utilizzo, alle infrastrutture tecniche ed economiche** esistenti e previste nel Piano di Sviluppo Strategico, conformemente a quanto previsto dalla normativa in materia di infrastrutture portuali
- **Area di controllo sulle imprese**
- la verifica per ciascuna impresa **dell'avvio del programma di attività economiche** imprenditoriali o degli investimenti di natura incrementale, e la relativa comunicazione all'Agenzia delle entrate ai fini dell'ammissione alle agevolazioni di cui all'articolo 5 del decreto-legge n. 91/2017;
- **la verifica che le imprese beneficiarie mantengano la loro attività nell'area ZES/ZLS** per almeno sette anni dopo il

completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni, e la relativa comunicazione all'Agenzia delle entrate, ai fini dell'adozione degli eventuali provvedimenti di revoca dei benefici concessi e goduti;

- **l'accesso da parte di terzi alle prestazioni di servizi** delle imprese presenti nella ZES/ZLS.

Area strategica

- **il rispetto del Piano di Sviluppo Strategico** anche promuovendo iniziative di coordinamento degli obiettivi di sviluppo di cui al Piano di Sviluppo Strategico;
- **le iniziative necessarie volte ad attrarre investitori nazionali ed internazionali** nell'area ZES/ZLS;
- l'individuazione del **soggetto responsabile** dell'inserimento dei dati identificativi di ogni singola iniziativa, nonché i 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.

Come opera il Comitato di Indirizzo

Il Comitato di indirizzo adotta, a maggioranza assoluta dei componenti, **un proprio regolamento interno** che, nel rispetto della normativa civilistica, definisce:

- la **periodicità e le modalità di convocazione** delle riunioni ordinarie, con cadenza almeno trimestrale, e di quelle straordinarie;
- le **modalità delle deliberazioni** e i requisiti per la validità delle stesse;
- le **modalità e gli strumenti che assicurino la consultazione periodica** degli enti locali sul cui territorio insiste la ZES/ZLS, nonché delle associazioni imprenditoriali e delle organizzazioni sindacali;
- le modalità di **coinvolgimento dei Sindaci delle aree interessate**, nei casi in cui il Comitato di indirizzo tratti questioni attinenti funzioni fondamentali e competenze degli enti locali.

Il Comitato di indirizzo può altresì individuare al proprio interno un componente cui delegare le azioni di attuazione in particolari aree o materie della ZES/ZLS, fermo restando la natura collegiale delle decisioni e tenendo conto del ruolo precipuo delle istituzioni rappresentate nel Comitato stesso.

12.3 LA CABINA DI REGIA NAZIONALE DELLE ZES/ZLS

La legge n. 12 dell'11 febbraio 2019, recante "Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione", ha introdotto all'art. 3-ter la **Cabina di regia nazionale** - ubicata presso la Presidenza del Consiglio dei ministri e presieduta dal

Ministro per il Sud. Si tratta di una **autorità politica** delegata per la coesione territoriale e composta da:

- Ministro per gli affari regionali e le autonomie,
- Ministro per la pubblica amministrazione,
- Ministro dell'economia e delle finanze,
- Ministro delle infrastrutture e dei trasporti,
- Ministro dello sviluppo economico,
- Presidenti delle regioni e delle province autonome,
- Presidenti dei Comitati di indirizzo delle ZES istituite,
- altri Ministri competenti in base all'ordine del giorno.

Alle riunioni della Cabina di regia possono essere invitati come osservatori i rappresentanti di enti pubblici locali e nazionali e dei portatori di interesse collettivi o diffusi. L'istruttoria tecnica delle riunioni della Cabina di regia nazionale, che si avvale del Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei ministri, riguarda principalmente la **verifica e il monitoraggio degli interventi nelle ZES/ZLS**. Anche se si tratta come specificato di un'entità politica, è comunque necessario tener conto dell'esistenza di questo ulteriore organismo, perché andrà verosimilmente ad impattare sull'organizzazione di governance delle ZES/ZLS.

12.4 LA STRUTTURA DI GOVERNANCE DELLA ZLS EMILIA-ROMAGNA

Il sistema di governance della Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna identifica un modello di gestione in grado di far fronte alle parti prioritarie del processo di attivazione e sviluppo della ZLS, che si estrinseca in quanto segue:

- **attivare gli iter procedurali previsti per la semplificazione amministrativa** utili ad agevolare i processi di sviluppo economico delle aree individuate;
- **stabilire forme di raccordo tra le varie componenti** – sia regionale che logistico - portuale – della governance;
- assicurare un **coordinamento** efficiente con le **strutture amministrative** interne all'amministrazione regionale coinvolte nel processo;
- attivare il necessario **coinvolgimento degli interlocutori istituzionali territoriali** coinvolti (Enti Locali, eventuali consorzi industriali, gestori interporti, piattaforme logistiche, enti datoriali, ecc.), **promuovendo** se necessario una serie di **specifici accordi/intese/protocolli** al fine di attivare procedure e procedimenti confacenti che siano rispondenti alle esigenze di sviluppo delle aree e dei territori ricadenti nel perimetro della ZLS (es. utilizzo di risorse e strutture comunali e regionali, procedure di semplificazione, sgravi fiscali di competenza comunale e regionale,

verifica ex ante dei profili di legalità legati ad imprese e relativi investimenti, ecc.);

- **rappresentare un punto unico di contatto, per chiunque abbia interesse a localizzarsi in aree ZLS** a livello locale, nazionale ed estero, con riguardo a tutti gli aspetti informativi, procedurali ed amministrativi funzionali al completamento del procedimento. Altresì, oltre ai suddetti criteri, la governance del processo attuativo della ZLS dovrà essere conforme a quanto previsto dalle singole leggi regionali che disciplinano gli apparati amministrativi regionali, tenendo anche conto delle recenti riforme intervenute in materia;
- **gestire la proficua partecipazione del partenariato economico e sociale al processo implementativo delle “aree ZLS”;**
- **garantire le condizioni di accessibilità** dall'esterno a beneficio della potenziale domanda da parte di operatori economici interessati al processo.

A tale scopo, la Regione Emilia-Romagna ha previsto un **modello di gestione e coordinamento della ZLS** così organizzato: il **Comitato di indirizzo della ZLS Emilia-Romagna** che opera in relazione funzionale e programmatica con la **Struttura Tecnica Permanente della ZLS-ER**.

Il Comitato di indirizzo della ZLS-ER viene istituito per norma di legge, che ne stabilisce la composizione e i compiti istituzionali (per dettagli si rimanda ai paragrafi precedenti 12.1 e 12.2).

La Struttura Tecnica Permanente della ZLS-ER è costituita appositamente per la ZLS Emilia-Romagna (non è prevista dalla legge). È composta dalla Regione Emilia-Romagna e dall'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centro-settentrionale. Agisce come struttura di collegamento tra il Comitato di indirizzo e le unità operative dell'ente Regione Emilia-Romagna. Ha funzioni di supporto per le attività di programmazione delle attività di promozione, localizzazione degli investimenti, monitoraggio e collegamento con l'ente Regione, le sue strutture operative, quelle dell'Autorità di Sistema Portuale e gli altri enti istituzionali attivi sul territorio.

La Struttura Tecnica Permanente della ZLS-ER assolve a due importanti funzioni:

- è di interfaccia con le imprese che intendono insediarsi nella ZLS¹⁷¹;
- svolge attività di promozione e scouting rivolta alle imprese anche estere anche attraverso realizzazione di road-show.

Al fine di garantire il massimo coinvolgimento a livello territoriale, la Regione potrà valutare l'istituzione di un Tavolo di consultazione

¹⁷¹ Difatti, spesso si tratta di imprese medio/grandi o anche estere che hanno bisogno di un interlocutore unico con cui interagire allo scopo anche di disporre di un trattamento che risulti personalizzato a seconda della tipologia di impresa che vi si insedia (tipologia di impresa, addetti, spazi da occupare, ecc.).

permanente con cui organizzare riunioni periodiche per comprendere meglio a livello più locale quali interventi e strategie favorire.

La tavola seguente presenta in forma schematica gli elementi costitutivi della governance della ZLS Emilia-Romagna, presentati in questo paragrafo.

Organismo strategico di livello regionale	
<i>Comitato di indirizzo della ZLS-ER</i>	<i>Componenti del Comitato di indirizzo della ZLS-ER:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Commissario di Governo</i> • <i>Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale</i> • <i>Rappresentante della Regione Emilia-Romagna</i> • <i>Rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri</i> • <i>Rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</i>
Organismo amministrativo/gestionale e di raccordo con gli enti istituzionali attivi sul territorio	
<i>Struttura Tecnica Permanente della ZLS-ER (composta da Regione e Autorità di Sistema Portuale)</i>	<i>Opera come collegamento tra il Comitato di Indirizzo e gli organismi esistenti.</i>
Enti istituzionali attivi sul territorio	
<i>Uffici operativi della Regione, dell'Autorità di Sistema Portuale, dei Consorzi, degli Enti Locali, etc.</i>	<i>Operano su sollecitazione della Struttura Tecnica Permanente della ZLS-ER. Attuano decisioni del Comitato di Indirizzo e indicazioni operative della Struttura Tecnica Permanente della ZLS-ER in base alle loro attuali responsabilità/competenze amministrative e agli eventuali accordi sottoscritti con il Comitato stesso.</i>

Tabella 133 - La governance della ZLS Emilia-Romagna

12.4.1 STRUMENTI DI GOVERNANCE

In base all'art. 6, comma 1, lettera I) del DPCM n. 12/2018, il Piano di Sviluppo Strategico indica “le modalità con cui le strutture amministrative” della Regione e “degli enti locali interessati, nel rispetto dei rispettivi ordinamenti, assicurano, anche attraverso propri uffici e personale, nonché attraverso **accordi con le amministrazioni centrali dello Stato** e convenzioni con organismi, ovvero strutture nazionali a totale partecipazione pubblica, l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella” ZES/ZLS.

In particolare, al fine di operare in modo collaborativo con gli Enti preposti istituzionalmente alla promozione e al sostegno della competitività del sistema produttivo e ad attuare azioni di attrazione degli investimenti, su indicazione del Comitato di indirizzo della ZLS-ER (come stabilito all'art.

8, comma 2, lettera e), la Regione Emilia-Romagna potrebbe estendere alla ZLS Emilia-Romagna protocolli di intesa già sottoscritti con ICE, SACE e UnionCamere, nonché attivare mediante l'Osservatorio Regionale per la Legalità specifici accordi con le Prefetture.

Protocolli di intesa

1. Protocollo d'intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico e con ICE Agenzia¹⁷²

Nel 2016 Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto con il Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE) e con l'Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane (ICE) un protocollo di intesa finalizzato a realizzare fra le parti il coordinamento delle strategie di intervento e delle attività nel campo dell'attrazione investimenti esteri al fine di rendere più efficace ed efficiente l'azione delle istituzioni centrali e locali volta a favorire la presenza di operatori esteri in Emilia-Romagna.

2. Protocollo d'intesa con l'Agenzia delle dogane e dei Monopoli

Nel 2016 Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto con l'Agenzia delle dogane e dei Monopoli un protocollo d'intesa che prevede di realizzare eventi e progetti organici finalizzati all'internazionalizzazione delle piccole e medie imprese.

3. Protocollo d'intesa con SACE Agenzia e SIMEST¹⁷³

SACE e SIMEST, che insieme costituiscono il Polo dell'export e dell'internazionalizzazione del Gruppo Cassa Depositi e Prestiti (CDP), e Confindustria Emilia-Romagna hanno finalizzato un accordo destinato a consolidare e implementare i processi di crescita all'estero delle imprese del territorio. L'accordo è stato firmato nel 2017 e mira a supportare le aziende del territorio nella realizzazione dei loro progetti di proiezione commerciale e investimento sui mercati esteri, anche attraverso l'attuazione di programmi di internazionalizzazione promossi dal sistema Confindustria Emilia-Romagna, in collaborazione con SACE-SIMEST ed altre Istituzioni, tra cui la Regione, il MISE e ICE Agenzia. L'accordo prevede, inoltre, la realizzazione di corsi di alta formazione specialistica rivolti alle imprese e di tavoli di lavoro regionali sui finanziamenti per l'internazionalizzazione.

Grazie all'accordo le imprese associate a Confindustria possono accedere in modo vantaggioso all'offerta dei servizi sviluppati dal gruppo SACE per rispondere alle diverse esigenze per competere dentro e fuori dall'Italia: accesso a finanziamenti per l'internazionalizzazione, assicurazione delle vendite dal rischio di mancato pagamento, protezione degli investimenti esteri dai rischi politici, anticipazione dei crediti vantati

¹⁷² https://imprese.regione.emilia-romagna.it/internazionalizzazione/temi/global-2016/approvazione-degli-indirizzi-per-la-promozione-internazionale-delle-imprese-2016-2018/@download/file/DGR_1158-2016_ER%20GO%20Gobal.pdf.

¹⁷³ https://www.confind.emr.it/sites/default/files/news/comunicato_stampa_accordo_sace-simest-e-confindustria-er-20-luglio-2017.pdf

con le controparti, italiane o estere e servizi di recupero del credito e di advisory.

4. Protocollo d'intesa con UnionCamere Emilia-Romagna¹⁷⁴

A fine 2020 la Regione Emilia-Romagna ha rinnovato l'**Accordo di Programma Quadro** con l'associazione Unioncamere di riferimento per il territorio, che riunisce le otto Camere di commercio operanti all'interno del territorio regionale. Questa intesa costituisce pertanto il quadro generale di riferimento per l'attuazione dei programmi, progetti e attività che Regione e Sistema camerale regionale intendono sviluppare congiuntamente su varie aree tematiche (trasformazione digitale del sistema produttivo, internazionalizzazione delle imprese, semplificazione e condivisione digitale tra le Pubbliche Amministrazioni, promozione della cultura d'impresa e della legalità). Al fine di promuovere la ripresa delle attività duramente colpite dalla crisi pandemica è stato inoltre firmato un **Protocollo Quadro sul sostegno alla liquidità delle imprese colpite dagli effetti dell'applicazione delle disposizioni sul contenimento del Covid-19**, che ha permesso l'istituzione presso l'Unione regionale di un fondo con risorse delle Camere di commercio per complessivi 6,5 milioni di euro. Nell'ambito dell'internazionalizzazione delle imprese la collaborazione tra la regione e Unioncamere ha generato momenti di confronto tra le parti, consentendo di implementare forme di integrazione sulle iniziative promozionali promosse sia da singoli enti sia su progetti integrati, per le aree e i Paesi identificati come prioritari per il sistema produttivo regionale. Sempre in tema di internazionalizzazione, il progetto **Promozione Export ed Internazionalizzazione intelligente**, con valenza triennale e co-finanziamento regionale, ha sancito un importante avanzamento delle relazioni tra i due enti. Il progetto prevede lo sviluppo di diverse tipologie di attività: la realizzazione dell'Osservatorio internazionalizzazione, lo sviluppo del Laboratorio per l'internazionalizzazione e la programmazione di voucher per supportare le imprese nel processo di internazionalizzazione. Nel giugno del 2020 è stato rinnovato il protocollo di collaborazione operativa pluriennale con la Regione Emilia-Romagna, che ha fatto sì che a metà giugno Unioncamere Emilia-Romagna procedesse a pubblicare il bando Digital Export, il quale ha permesso di finanziare complessivamente 69 imprese per un ammontare complessivo superiore a un milione di euro.

5. Protocollo d'intesa per la definizione, lo sviluppo e la promozione del Porto di Ravenna come centro logistico a servizio della filiera agroalimentare italiana (c.d. Progetto "FARMTO PORT")

Sottoscritto a settembre 2021 tra:

- ADSP del Mare adriatico Centro Settentrionale
- Regione Emilia-Romagna
- Comune di Ravenna
- Associazione nazionale coldiretti

¹⁷⁴https://www.ucer.camcom.it/chi-siamo/missione/pdf/copy3_of_2021relazione2020.pdf

Il protocollo, sui presupposti della rilevanza strategica del comparto agro-alimentare intende identificare il porto di Ravenna come HUB per la filiera dell'ortofrutta nazionale per il Centro-Nord Italia rafforzando il legame con il territorio attraverso il potenziamento della catena logistica per le fasi di stoccaggio e distribuzione della merce, al fine di rendere più competitivo e performante il settore anche attraverso le procedure di semplificazione amministrativa.

Accordi con le Prefetture

In base all'art. 9, comma 1, del DPCM n. 12/2018: "Le regioni promuovono 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 aree" ZES/ZLS.

L'Assemblea legislativa regionale dell'Emilia-Romagna il 28 ottobre 2016 ha approvato un provvedimento in cui sono raccolte in modo organico numerose misure di prevenzione e contrasto alla corruzione e alla criminalità organizzata, "Testo Unico per la promozione della legalità e per la valorizzazione della cittadinanza e dell'economia responsabili" e ss.mm.ii., ed in particolare all'art. 5 prevede che la Giunta regionale eserciti le funzioni di osservatorio regionale sui fenomeni connessi al crimine organizzato e mafioso nonché ai fatti corruttivi, al fine di promuovere e coordinare le iniziative di sensibilizzazione e d'informazione della comunità regionale e tutti gli interventi da essa promossi, progettati e realizzati ai fini della legge.

All'Osservatorio regionale spetta il costante monitoraggio sui fenomeni di infiltrazione mafiosa e malavitosa nelle istituzioni locali e nell'economia, inoltre fornisce input alla Consulta Regionale per la Legalità e, sviluppate le proposte d'intervento, le riporta nel Piano Integrato Annuale delle Azioni Regionali, contenente indicazioni su risorse umane ed economiche, oltre che sugli interventi da attuare.

Una particolare attenzione viene dedicata ai progetti di promozione della legalità. Sono incentivate tutte le iniziative per la promozione della cultura della legalità sviluppate d'intesa con i diversi livelli istituzionali.

È infatti obiettivo prioritario garantire una presenza istituzionale efficace della Regione Emilia-Romagna, che si muova nell'ambito delle competenze costituzionali, in una prospettiva di cooperazione intersettoriale all'interno della regione stessa, e di cooperazione istituzionale con altri enti, in primo luogo con il sistema delle autonomie locali, ed in raccordo con gli organi che hanno competenza in materia di contrasto e repressione del fenomeno.

La Regione Emilia-Romagna, mediante la struttura di governance della ZLS Emilia-Romagna, attiverà conseguentemente apposite azioni di controllo e contrasto alle irregolarità, grazie agli strumenti già attivi in regione e preposti alle verifiche di legalità sul territorio.

A tale scopo il Comitato di Indirizzo, attraverso la struttura tecnica preposta, avvierà un Tavolo di confronto con l'Osservatorio Regionale sulla Legalità e con le competenti Prefetture, per definire le apposite procedure di verifica, controllo e monitoraggio specificatamente rivolte

alle aree della ZLS. Ciò al fine di rilevare eventuali anomalie legate al mutamento della loro titolarità o gestione delle attività, così da attivare le segnalazioni opportune agli organi preposti a controllo e alla Presidenza del Consiglio di Ministri.

Con le medesime modalità verranno garantiti i controlli di legalità necessaria all'analisi, in via preventiva all'insediamento nonché, nelle more dell'investimento, o successivamente agli stessi, al fine di prevenire fenomeni di infiltrazione della criminalità organizzata, ovvero condotte contrarie alle norme.

Sempre attraverso apposite intese saranno attivate specifiche iniziative volte a garantire un adeguato livello di sicurezza e protezione degli investimenti da effettuarsi nelle aree della ZLS Emilia-Romagna.