

Le Zone Logistiche Semplificate (ZLS)

Abstract

Con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 4 marzo 2024, n. 40, è stato emanato l'atteso Regolamento che definisce, dopo una lunga attesa, la disciplina attuativa delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS), introdotte dalla Legge di Bilancio 2018. Obiettivo di questo strumento di politica industriale è quello di creare condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, per consentire lo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle Regioni più sviluppate del Centro-Nord Italia.

Da ultimo, con il c.d. Decreto Coesione, approvato dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 30 aprile scorso, è disposta, per il 2024, l'estensione del credito d'imposta previsto per la ZES Unica alle ZLS, limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'art. 107, par. 3, lett. c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

In questo Note e Studi sono illustrate le principali caratteristiche delle ZLS alla luce del nuovo quadro normativo di riferimento, soffermandoci in particolare sulle caratteristiche territoriali, sulle misure di semplificazione e agevolazione, e sulla governance delle ZLS. A seguire, è presentata anche una panoramica dei principali progetti istitutivi di ZLS, regionali e interregionali, evidenziando le potenzialità che le ZLS potrebbero contribuire a valorizzare nei territori dell'Italia centro-settentrionale. Infine, sono svolte alcune considerazioni conclusive, che tengono conto anche delle recentissime novità normative previste dal menzionato Decreto Coesione.

Indice

Introduzione	p. 4
1. Le Zone Logistiche Semplificate (ZLS) regionali e interregionali	p. 6
2. Le misure di semplificazione e di agevolazione per le ZLS	p. 9
3. La <i>governance</i> delle ZLS: misure di organizzazione e funzionamento	p.13
4. L'istituzione delle ZLS: la centralità del Piano di Sviluppo Strategico	p.16
4.1. <i>ZLS già istituite</i>	p.18
4.2. <i>Proposte di ZLS in attesa di istituzione</i>	p.22
5. Considerazioni conclusive	p.27

Introduzione

L'istituto della Zone Logistiche Semplificate (ZLS) è stato introdotto dalla Legge di Bilancio 2018¹ principalmente allo scopo di creare “condizioni favorevoli” in termini economici, finanziari e amministrativi per consentire lo “**sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle Regioni più sviluppate**”² del Centro-Nord Italia.

L'introduzione delle ZLS nel nostro ordinamento rispondeva, in particolare, all'esigenza di estendere, anche alle imprese che operano al loro interno e alle nuove imprese che vi si stabiliscono, alcuni dei vantaggi che soltanto pochi mesi prima erano stati previsti dal c.d. Decreto Mezzogiorno³ a favore delle ZES, le Zone Economiche Speciali, regionali e interregionali.

Nel corso degli anni successivi, le norme istitutive delle ZES e delle ZLS hanno formato oggetto di ripetuti interventi emendativi e integrativi, con l'obiettivo dichiarato di renderne più efficaci e funzionali la *governance*, le semplificazioni e i vantaggi fiscali, anche in considerazione degli ambiziosi obiettivi nel frattempo fissati dal [Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza \(PNRR\)](#)⁴; ma ciò ha dato luogo ad un percorso normativo lungo e accidentato, che ha creato molteplici incertezze sul piano applicativo, impedendo di fatto la piena operatività dei progetti di sviluppo economico e di crescita finora elaborati dalle Regioni interessate.

Come illustrato con il [Note e Studi Assonime n. 6 del 2023](#), la recente istituzione della ZES Unica per il Mezzogiorno⁵ – che, dal 1° gennaio 2024, ha sostituito le preesistenti 8 ZES regionali e interregionali⁶ – ha segnato una profonda revisione dell'istituto delle Zone Economiche Speciali, ora riconfigurato con un nuovo sistema unitario di

¹ Cfr.: art. 1, commi da 61 a 65, legge 27 dicembre 2017, n. 205.

² In questi termini, cfr.: art. 1, comma 61, legge n. 205/2017.

³ Cfr.: artt. 4, 5 e 5-bis, decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91 (convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123).

⁴ Le pubblicazioni e gli approfondimenti di Assonime sul PNRR sono disponibili nella [sezione dedicata del sito istituzionale](#) dell'Associazione.

⁵ V. il decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124 (convertito, con modificazioni, dalla legge 13 novembre 2023, n. 162), recante “*Disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione, per il rilancio dell'economia nelle aree del Mezzogiorno del Paese, nonché in materia di immigrazione*” (c.d. “DL Sud”).

⁶ Più precisamente, tra le ZES regionali rientravano:

- la ZES Abruzzo, incentrata sul porto di Ancona;
- la ZES Campania, con i porti di Napoli e Salerno;
- la ZES Calabria, con il porto di Gioia Tauro;
- la ZES Sicilia orientale, con il porto di Catania;
- la ZES Sicilia occidentale, con il porto di Palermo;
- la ZES Sardegna, con i porti di Olbia e Cagliari.

Le ZES interregionali erano:

- la ZES Adriatica, costituita da Puglia e Molise ed incentrata sui porti di Bari e Brindisi;
- la ZES Ionica, con Puglia e Basilicata ed il porto di Taranto al centro.

governance volto a favorire una programmazione strategica maggiormente integrata e coordinata tra le realtà territoriali del Mezzogiorno⁷.

Con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 4 marzo 2024, n. 40 (d'ora in avanti: **DPCM**), è stato emanato l'atteso Regolamento che, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa primaria di riferimento, reca finalmente la **disciplina attuativa delle ZLS**, definendo in particolare:

- a) le modalità di istituzione delle ZLS, comprese le ZLS interregionali;
- b) la loro durata;
- c) i criteri per l'identificazione e la delimitazione dell'area ZLS;
- d) le misure di organizzazione e di funzionamento delle ZLS;
- e) le misure di semplificazione e di agevolazione applicabili alle ZLS.

Le disposizioni del DPCM sono entrate **in vigore il 17 aprile 2024**. È utile precisare, al riguardo, che, fino a questa data avevano trovato applicazione, "*in quanto compatibili*", le disposizioni relative alla procedura di istituzione delle Zone Economiche Speciali previste dal DPCM 25 gennaio 2018, n. 12, adottato ai sensi dell'art. 4, comma 3, del citato Decreto Mezzogiorno.

Da ultimo, con il c.d. Decreto Coesione⁸, è disposta, **per il 2024**, l'**estensione del credito d'imposta previsto per la ZES Unica alle ZLS**, limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'art. 107, par. 3, lett. c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Si è giunti ora alla definizione organica delle norme che dovrebbe consentire di sbloccare le procedure di istituzione delle ZLS, rimaste in "stand by" nel corso dell'ultimo biennio, e dare finalmente inizio alla fase operativa. È fondamentale che il quadro normativo di riferimento rimanga ora stabile, in modo da garantire alle imprese e agli investitori la certezza e l'affidabilità necessarie alla programmazione degli investimenti.

Con questo Note e Studi illustriamo le principali caratteristiche delle ZLS alla luce del nuovo quadro normativo di riferimento, soffermandoci in particolare sulle caratteristiche territoriali (par. 1), sulle misure di semplificazione e agevolazione (par. 2) e sulla governance delle ZLS (par. 3). A seguire, sarà presentata anche una panoramica dei principali progetti istitutivi di ZLS, regionali e interregionali (par. 4), evidenziando le

⁷ La ZES Unica comprende i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia.

⁸ Cfr.: decreto-legge 7 maggio 2024, n. 60, recante "Ulteriori disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione" (c.d. Decreto Coesione), approvato il 30 aprile 2024 dal Consiglio dei Ministri e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 105 del 7 maggio 2024.

potenzialità che le ZLS potrebbero contribuire a valorizzare nei territori dell'Italia centro-settentrionale. Infine, saranno svolte alcune considerazioni conclusive (par. 5), che tengono conto anche delle recentissime novità introdotte con il menzionato Decreto Coesione.

1. Le Zone Logistiche Semplificate regionali e interregionali

Per quanto riguarda l'**ambito territoriale** delle Zone Logistiche Semplificate, la norma primaria⁹ stabilisce che 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**"¹⁰. Più precisamente, ai fini dell'individuazione delle "regioni più sviluppate", occorre fare **riferimento alla Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale dell'Italia** per il periodo dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2027¹¹.

Le ZLS possono essere istituite, di regola, "*nel numero massimo di una per ciascuna regione, qualora nelle suddette regioni sia **presente almeno un'area portuale***" con le caratteristiche stabilite dalla normativa europea in tema di sviluppo e realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)¹², "**o un'Autorità di sistema portuale**"¹³. Le ZLS

⁹ Cfr.: art. 1, comma 61, legge n. 205/2017.

¹⁰ È utile ricordare che, nella formulazione originaria della normativa primaria di riferimento, l'ambito territoriale delle ZLS era definito "per differenza" rispetto alle Zone Economiche Speciali, prevedendo cioè che le ZLS potevano riguardare le Regioni in cui non si applicano le disposizioni relative alle ZES (cfr.: artt. 4 e 5 del Decreto Mezzogiorno), che allora potevano essere istituite esclusivamente 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*". Per la definizione dell'ambito territoriale della nuova ZES Unica per il Mezzogiorno, si veda ora l'art. 9 del DL Sud (in [Note e Studi Assonime n. 6 del 2023](#))

¹¹ Cfr.: Decisione della Commissione europea n. C(2021) 8655 del 2 dicembre 2021 e Decisione della Commissione europea n. C(2022) 1545 del 18 marzo 2022.

¹² Il riferimento è, in particolare, al Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della **rete transeuropea dei trasporti (Trans-European Transport Network, TEN-T)** e che abroga la decisione n. 661/2010/UE. È utile precisare che il Reg. n. 1315/2013 è **attualmente in fase di revisione** al fine di rendere la rete più verde, più efficiente e più resiliente, in linea con il [Green Deal europeo](#) e la strategia per una [mobilità sostenibile e intelligente](#). Per maggiori dettagli, si rinvia al [testo adottato dal Parlamento europeo in seduta plenaria](#) il 24 aprile 2024 (v. anche il relativo [comunicato stampa](#)).

¹³ Cfr.: Decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante la "*Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124*". L'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) è un ente pubblico di personalità giuridica avente, tra gli scopi istituzionali, la gestione e l'organizzazione di beni e servizi nel rispettivo ambito portuale. La riforma del 2016 prevede, in particolare, che i 58 porti di rilievo nazionale siano coordinati da 15 Autorità di sistema portuale, cui viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. Le 15 Autorità di Sistema Portuale sono:

- 1) AdSP del Mar Ligure Occidentale (Porti di Genova, Savona e Vado Ligure);
- 2) AdSP del Mar Ligure Orientale (Porti di La Spezia e Marina di Carrara);

possono essere costituite, peraltro, anche da “*aree della medesima regione non territorialmente adiacenti all’Area portuale, purché presentino un nesso economico funzionale con la predetta Area*”¹⁴.

Con queste caratteristiche, le ZLS possono essere composte da territori quali porti, aree retroportuali (anche di carattere produttivo e aeroportuale), piattaforme logistiche e interporti; non possono, invece, comprendere zone residenziali¹⁵.

È da evidenziare che il DPCM stabilisce un limite alla superficie dell’area destinata alle ZLS che, per ciascuna Regione, non può essere superiore alla misura indicata nell’Allegato 1 al DPCM medesimo, di seguito riportato.

-
- 3) AdSP del Mar Tirreno Settentrionale (Porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, e Rio Marina e Cavo);
 - 4) AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale (Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta);
 - 5) AdSP del Mar Tirreno Centrale (Porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia);
 - 6) AdSP dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto (Porti di Gioia Tauro, Crotona, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria);
 - 7) AdSP del Mare di Sardegna (Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura);
 - 8) AdSP del Mare di Sicilia Occidentale (Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani);
 - 9) AdSP del Mare di Sicilia Orientale (Porti di Augusta e Catania);
 - 10) AdSP del Mare Adriatico Meridionale (Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli);
 - 11) AdSP del Mar Ionio (Porto di Taranto);
 - 12) AdSP del Mare Adriatico Centrale (Porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona);
 - 13) AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale (Porto di Ravenna);
 - 14) AdSP del Mare Adriatico Settentrionale (Porti di Venezia e Chioggia);
 - 15) AdSP del Mare Adriatico Orientale (Porto di Trieste).

¹⁴ Cfr.: art. 3, comma 1, DPCM. Al riguardo, viene precisato che il **nesso economico funzionale tra aree non territorialmente adiacenti** sussiste qualora vi sia la presenza, o il potenziale sviluppo, di attività economico-produttive, indicate nel Piano di sviluppo strategico, o di adeguate infrastrutture di collegamento tra le aree interessate.

¹⁵ Cfr.: art. 3, comma 2, DPCM.

Regione / Provincia autonoma	Popolazione	Superficie (S)	Densità (D)	1,6 ‰*S*(D regione/D Italia)		0,6 ‰*S		Valore massimo superficie ZLS
		kmq	abitanti/kmq	kmq	ha	kmq	ha	ha
Piemonte	4.274.945	25.386,70	168,39	34,88	3.487,93	15,23	1.523,20	5.011
Valle d'Aosta / Vallée d'Aoste	124.089	3.260,85	38,05	1,01	101,24	1,96	195,65	297
Lombardia	9.981.554	23.863,10	418,28	81,44	8.143,97	14,32	1.431,79	9.576
Trentino-Alto Adige / Südtirol	1.077.078	13.604,72	79,17	8,79	878,79	8,16	816,28	1.695
Provincia Autonoma di Bolzano / Bozen	534.912	7.397,86	72,31	4,36	436,44	4,44	443,87	880
Provincia Autonoma di Trento	542.166	6.206,86	87,35	4,42	442,35	3,72	372,41	815
Veneto	4.869.830	18.345,37	265,45	39,73	3.973,30	11,01	1.100,72	5.074
Friuli-Venezia Giulia	1.201.510	7.932,48	151,47	9,80	980,31	4,76	475,95	1.456
Liguria	1.518.495	5.416,15	280,36	12,39	1.238,94	3,25	324,97	1.564
Emilia-Romagna	4.438.937	22.444,54	197,77	36,22	3.621,74	13,47	1.346,67	4.968
Toscana	3.692.865	22.987,44	160,65	30,13	3.013,01	13,79	1.379,25	4.392
Lazio	5.730.399	17.231,72	332,55	46,75	4.675,44	10,34	1.033,90	5.709
Italia	59.236.213	302.068,26	196,10					

Valori calcolati su dati ISTAT al 1° gennaio 2021.

Come previsto a seguito della modifica normativa apportata nel 2020 dal c.d. Decreto Semplificazioni¹⁶, “qualora in una regione ricadano più Autorità di sistema portuale [...], e nell’ambito di una delle dette Autorità rientrano scali siti in regioni differenti, la regione è autorizzata ad istituire una **seconda Zona logistica semplificata**, il cui ambito ricomprenda, tra le altre, le zone portuali e retroportuali relative all’Autorità di sistema portuale che abbia scali in regioni differenti”¹⁷. Sul punto, il DPCM aggiunge che le aree retroportuali possono far parte della ZLS anche se ricadono in altre Regioni in cui sono presenti aree portuali; in ogni caso, resta fermo che l’area complessivamente a disposizione per l’istituzione di ZLS nelle Regioni coinvolte non può eccedere la sommatoria delle superfici indicate per ciascuna Regione nel soprariportato Allegato 1¹⁸.

È anche da evidenziare che, fermo restando quanto sopra illustrato in merito al numero massimo di ZLS per Regione, è anche riconosciuta la possibilità di istituire **ZLS interregionali**¹⁹. Ciò può verificarsi, in particolare, qualora una Regione in cui non sia presente almeno un’Area portuale presenti l’istanza per istituire una ZLS

¹⁶ Decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 (convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120).

¹⁷ Cfr.: art.1, comma 62, ult. per., legge n. 205/2017.

¹⁸ Al fine del rispetto di tale limite, le superfici retroportuali coincidenti con quelle ricadenti in altre ZLS sono calcolate una sola volta, sulla base di accordi tra le Regioni interessate. In questi termini, cfr.: art. 3, comma 4, DPCM.

¹⁹ Cfr.: art. 4, DPCM.

congiuntamente con un'altra Regione in cui almeno un'Area portuale sia presente, oppure chieda di essere associata ad una ZLS già istituita. In entrambi i casi, non può essere comunque superata la sommatoria delle superfici indicate per le Regioni interessate nel più volte richiamato Allegato 1 del DPCM. Nella ZLS interregionale, le Regioni definiscono, secondo le forme stabilite dai rispettivi ordinamenti, le modalità di cooperazione interregionale.

2. Le misure di semplificazione e agevolazione per le ZLS

Per le imprese – sia nuove che già esistenti – che operano nelle ZLS, è prevista la possibilità di fruire di semplificazioni amministrative, agevolazioni fiscali e benefici in ambito doganale.

Misure di semplificazione amministrativa

Le misure di semplificazione dei procedimenti amministrativi sono volte a rendere più agevole l'avvio e lo svolgimento delle attività economiche e industriali all'interno delle ZLS, promuovendo gli investimenti e lo sviluppo economico.

Tra le misure di semplificazione, la più importante è l'**autorizzazione unica**, alla quale sono soggetti i “*progetti inerenti alle attività economiche ovvero all'insediamento di attività industriali, produttive e logistiche all'interno della ZLS, non soggetti a segnalazione certificata di inizio d'attività o a comunicazione*”²⁰. In particolare, con l'autorizzazione unica molte procedure di autorizzazione, assenso e nulla osta comunque denominate, previste dalla legislazione vigente per ottenere tutti i permessi necessari in relazione all'opera da eseguire, al progetto da approvare o all'attività da intraprendere nell'area ZLS, sono ora unificate in un'unica richiesta.

Ove necessario, l'autorizzazione unica costituisce variante agli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, ad eccezione del piano paesaggistico regionale. Le opere per la realizzazione dei progetti sopramenzionati nella ZLS da parte di soggetti pubblici e privati sono ritenute di “pubblica utilità, indifferibili ed urgenti”, fatto salvo quanto previsto dalle norme vigenti in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche ed in materia di opere ed altre attività ricadenti nella competenza territoriale delle Autorità di sistema portuale e degli aeroporti²¹.

²⁰ Cfr.: art. 12, comma 1, DPCM.

²¹ Cfr.: art. 12, comma 1, DPCM.

In base al procedimento delineato dal DPCM²², le imprese possono presentare la domanda di autorizzazione allo sportello unico individuato dalla Regione, ovvero, nelle more della sua istituzione, allo Sportello unico per le attività produttive (SUAP) territorialmente competente; l'Autorità competente, individuata dalla Regione²³, esamina la domanda e, in esito ad apposita conferenza di servizi, provvede al rilascio dell'autorizzazione unica.

Ulteriori rilevanti misure di semplificazione amministrativa e burocratica, previste a favore delle nuove imprese e di quelle già esistenti che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale in tutta l'area ZLS, consistono, in particolare, nella:

a) **riduzione di un terzo dei termini procedurali**²⁴ previsti, tra l'altro, ai fini della valutazione d'impatto ambientale (VIA), della valutazione ambientale strategica (VAS), dell'autorizzazione integrata ambientale (AIA), dell'autorizzazione unica ambientale (AUA), dell'autorizzazione paesaggistica delle concessioni demaniali portuali, nonché dei termini in materia edilizia²⁵;

b) **riduzione alla metà dei termini** previsti per l'adozione di eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta, comunque denominati, per i quali è richiesta l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso di competenza di più amministrazioni (conferenza di servizi semplificata)²⁶.

I termini di cui alle soprariportate lettere a) e b), 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 favorevole²⁷.

²² Cfr.: art. 12, comma 2, DPCM.

²³ L'Autorità che provvede al rilascio dell'autorizzazione unica è individuata dalla Regione anche nell'ambito del proprio ordinamento. In questi termini, cfr.: art. 12, comma 3, DPCM.

²⁴ In generale, è prevista la riduzione di un terzo dei termini di cui agli artt. 2 e 19 della legge 7 agosto 1990 n. 241.

²⁵ Cfr.: art. 12, comma 4, lett. a), DPCM.

²⁶ Il riferimento è ai procedimenti previsti dagli artt. 14-bis e 17-bis, comma 1, legge 7 agosto 1990 n. 241. Cfr.: art. 12, comma 4, lett. b), DPCM.

²⁷ Cfr.: art. 12, comma 4, lett. c), DPCM.

Agevolazioni fiscali: il credito d'imposta sugli investimenti

Come anticipato nelle considerazioni introduttive, il Decreto Coesione prevede, per il 2024, il riconoscimento di un credito d'imposta in relazione agli investimenti effettuati nelle ZLS²⁸.

In particolare, l'art. 13 del menzionato Decreto prevede che nelle zone logistiche semplificate, *“limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, è concesso un **contributo, sotto forma di credito d'imposta, nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027**”²⁹, in relazione agli investimenti in determinati beni strumentali³⁰, realizzati a decorrere dalla data di entrata in vigore del Decreto Coesione (e, cioè, **dall'8 maggio 2024**) e fino al **15 novembre 2024**. La norma aggiunge che *“si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 16, commi da 2 a 5”, del DL Sud*³¹.*

Il credito d'imposta per le ZLS è concesso **“nel limite di spesa complessivo di 80 milioni di euro per l'anno 2024”** e non trova applicazione nelle Regioni in cui è autorizzata una seconda ZLS³².

²⁸ È interessante osservare che, nella sua versione iniziale, la disciplina istitutiva delle ZLS non prevedeva un credito d'imposta. Tale beneficio fiscale è stato, infatti, introdotto successivamente, ad opera della Legge di Bilancio 2020 (L. 27 dicembre 2019, n. 160), limitatamente alle ZLS ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'art. 107, par. 3, lett. c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). In particolare, la disciplina di riferimento era quella prevista dall'art. 1, commi 98 e ss., della legge 28 dicembre 2015, n. 208, relativa al credito d'imposta per il Mezzogiorno, ormai cessato il 31 dicembre 2023.

²⁹ La misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027 è pari:

- al 15%, per le grandi imprese;
- al 25%, per le medie imprese;
- al 35%, per le piccole imprese.

³⁰ In virtù del rinvio alle disposizioni dell'art. 16, comma 2, del DL Sud, risultano agevolabili gli investimenti, facenti parte di un progetto di investimento iniziale come definito all'art. 2, punti 49, 50 e 51, del Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, relativi all'acquisto, anche mediante contratti di locazione finanziaria, di nuovi macchinari, impianti e attrezzature varie destinati a strutture produttive già esistenti o che vengono impiantate nel territorio, nonché all'acquisto di terreni e all'acquisizione, alla realizzazione ovvero all'ampliamento di immobili strumentali agli investimenti; il valore dei terreni e degli immobili non può superare il 50 per cento del valore complessivo dell'investimento agevolato.

³¹ Le caratteristiche del credito d'imposta per investimenti nella ZES Unica, di cui all'art. 16 del DL Sud, sono illustrate nel Note e Studi Assonime n. 6 del 2023 (pagg. da 22 a 24), al quale si rinvia.

Per completezza, è il caso di aggiungere che tale credito d'imposta **non è cumulabile, in relazione ai medesimi costi ammissibili, con il credito d'imposta c.d. “Transizione 5.0”**, introdotto dall'art. 38 del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19 (convertito, con modificazioni, dalla legge 29 aprile 2024, n. 56). Su questo tema, si vedano le osservazioni formulate da Assonime in sede di audizione parlamentare sul D.L. n. 19/2024 (in [Consultazioni Assonime n. 5 del 2024](#), par. 3.3).

³² In virtù del rinvio all'art. 1, comma 62, secondo periodo, della legge n. 205 del 2017, il riferimento è al caso in cui *“in una regione ricadano più Autorità di sistema portuale di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, e nell'ambito di una delle dette Autorità rientrano scali siti in regioni differenti”*: come già illustrato nel par. 1 del presente Note e Studi, in tal caso la Regione è autorizzata ad istituire una seconda Zona logistica semplificata, *“il cui ambito ricomprenda, tra le altre, le zone portuali e retroportuali relative all'Autorità di sistema portuale che abbia scali in regioni differenti”*.

Con decreto del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti le modalità di accesso al beneficio nonché i criteri e le modalità di applicazione e di fruizione del credito d'imposta e dei relativi controlli, anche al fine di assicurare il rispetto del predetto limite di spesa.

Benefici in ambito doganale

Il DPCM stabilisce che all'interno delle ZLS e delle ZLS interregionali possono essere istituite **zone franche doganali intercluse**. La perimetrazione di tali zone franche è proposta da ciascun Comitato di indirizzo ZLS e deve essere approvata con Determinazione del Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM), da adottare entro sessanta giorni dalla proposta.

Al riguardo, è utile ricordare che le disposizioni del Codice doganale dell'Unione³³ stabiliscono che le zone franche doganali sono territori interclusi e delimitati, con controlli all'entrata e all'uscita, facenti parte del territorio doganale della UE. Nelle zone franche doganali è possibile depositare merci terze in **sospensione dal pagamento dei diritti doganali (dazi e IVA all'importazione)**, effettuare manipolazioni usuali e svolgere lavorazioni in regime di temporanea importazione sulle merci che poi possono essere importate, riesportate o vincolate ad altro regime doganale³⁴.

³³ Cfr.: artt. da 243 a 249 del codice doganale dell'Unione (CDU), istituito dal Regolamento UE n. 952/2013, del 9 ottobre 2013 (sull'argomento, v. la [Guida Doganale Assonime](#), par. 2.8.).

³⁴ Di seguito, si indicano i principali benefici delle zone franche doganali:

- deposito e stoccaggio, senza limiti temporali, delle merci estere (non unionali) introdotte nel territorio doganale della UE in sospensione dal pagamento dei diritti doganali (dazi/IVA);
- lavorazioni di trasformazione/assemblaggio sfruttando il regime doganale speciale del traffico di perfezionamento attivo;
- possibilità di effettuare manipolazioni usuali;
- semplificazioni delle formalità doganali di presentazione in dogana delle merci;
- la possibilità di non precludere l'utilizzo dell'area ad altri operatori economici intenzionati all'utilizzo del regime di zona franca (uso non esclusivo della perimetrazione in ragione delle peculiarità intrinseche di una ZFD).

Le merci successivamente estratte dalla ZFD possono essere vincolate, a titolo esemplificativo e non esaustivo, ai regimi di:

- immissione in libera pratica/immissione in consumo;
- uso particolare (ammissione temporanea e uso finale);
- transito esterno;
- riesportazione.

Inoltre, nelle ZFD possono essere introdotte, immagazzinate, trasformate anche merci unionali.

3. La governance delle ZLS: misure di organizzazione e funzionamento

Il DPCM stabilisce che gli **organi di governo della ZLS** sono il Comitato di indirizzo e la Cabina di regia.

Il **Comitato di indirizzo** è il soggetto **designato per l'amministrazione della ZLS**. È istituito con decreto del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, su proposta del Presidente della Regione, ed è composto da:

- il Presidente della Regione o suo delegato, che lo presiede³⁵;
- il Presidente dell'Autorità di sistema portuale;
- un rappresentante del Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei ministri;
- un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- un rappresentante del Ministero delle Imprese e del Made in Italy;
- un rappresentante dei Consorzi di sviluppo industriale³⁶, laddove esistenti;
- il Presidente della provincia o delle province ricomprese, in tutto o in parte, nella ZLS, in qualità di uditore, o suo delegato;
- i Sindaci dei Comuni ricompresi nella ZLS, in qualità di uditori, o loro delegati.

Per l'esercizio delle funzioni amministrative e gestionali, il Comitato di indirizzo si avvale di una struttura tecnico-amministrativa di supporto, costituita all'interno dell'Amministrazione regionale e composta da personale appartenente alla medesima Amministrazione e all'Autorità di sistema portuale, nonché della collaborazione degli uffici delle Amministrazioni comunali ricomprese nella ZLS, i quali provvedono con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

³⁵ In caso di ZLS interregionale, i Presidenti delle regioni interessate o i loro delegati sono componenti del Comitato di indirizzo e la presidenza è assegnata a uno dei Presidenti delle Regioni interessate, individuato nel Piano di sviluppo strategico, o a un suo delegato. In questi termini, cfr.: art. 10, comma 1, lett. a), DPCM.

³⁶ Per "**consorzi di sviluppo industriale**" devono intendersi i consorzi di cui all'art. 36 della legge 5 ottobre 1991, n. 317, ovvero quelli costituiti ai sensi della legislazione delle regioni a statuto speciale. In questi termini, cfr.: art. 1, comma 1, lett. d), DPCM. Ai sensi dei commi 4 e 5 del citato art. 36, legge n. 317/1991, i consorzi di sviluppo industriale sono enti pubblici economici che promuovono, nell'ambito degli agglomerati industriali attrezzati dai consorzi medesimi, le condizioni necessarie per la creazione e lo sviluppo di attività produttive nei settori dell'industria e dei servizi; a tale scopo realizzano e gestiscono, in collaborazione con le associazioni imprenditoriali e con le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, infrastrutture per l'industria, rustici industriali, servizi reali alle imprese, iniziative per l'orientamento dei lavoratori, dei quadri direttivi e intermedi e dei giovani imprenditori, e ogni altro servizio sociale connesso alla produzione industriale.

Con un proprio regolamento interno, il Comitato di indirizzo 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 ZLS, nonché delle associazioni imprenditoriali e delle organizzazioni sindacali. Il Comitato di indirizzo può individuare al proprio interno un componente cui delegare le azioni di attuazione in particolari aree o materie della ZLS, ferma restando la natura collegiale delle decisioni e tenendo conto delle funzioni proprie delle istituzioni rappresentate nel Comitato stesso.

Tra le funzioni svolte dal Comitato di indirizzo rientrano³⁷, tra l'altro, quelle di:

- assicurare gli strumenti che garantiscano l'insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nella ZLS, nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali, l'utilizzo di servizi sia economici che tecnologici nell'ambito ZLS;
- promuovere forme di collaborazione tra lo sportello unico amministrativo dell'Autorità portuale di sistema e gli sportelli unici per le attività produttive istituiti presso i Comuni territorialmente competenti;
- assicurare il rispetto del Piano di sviluppo strategico anche promuovendo iniziative di coordinamento degli obiettivi di sviluppo con la pianificazione e la programmazione regionale e dell'Autorità di Sistema portuale;
- sovrintendere all'espletamento delle procedure di autorizzazione per gli accordi o le convenzioni quadro che si intenda stipulare con le banche e gli intermediari finanziari;
- proporre le modifiche del perimetro della ZLS, fermo restando il rispetto del limite massimo delle superfici indicate per ciascuna Regione nell'Allegato 1.

La *governance* delle Zone Logistiche Semplificate prevede anche una **Cabina di regia**, istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, con **compiti di coordinamento generale delle politiche in ambito ZLS**, finalizzate a garantirne la piena operatività e l'azione sinergica.

³⁷ Tra i compiti del Comitato di indirizzo rientrano anche quelli di:

- svolgere la verifica per ciascuna impresa dell'avvio del programma di attività economiche imprenditoriali o degli investimenti di natura incrementale, oggetto delle semplificazioni di cui all'art. 5 del D.L. n. 91/2017 ovvero di quelle previste dall'art. 12 del DPCM, con la trasmissione della relativa comunicazione all'Agenzia delle entrate ai fini dell'ammissione alle agevolazioni di cui all'art. 1, comma 64, della legge n. 205/2017;
- f) effettuare il controllo che le imprese beneficiarie mantengano la loro attività nell'area ZLS per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni di cui al citato art. 1, comma 64, della legge n. 205/2017, con la trasmissione della relativa comunicazione all'Agenzia delle entrate, ai fini dell'adozione degli eventuali provvedimenti di revoca dei benefici concessi e goduti.

La Cabina di regia ZLS è presieduta dal Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR ed è composta da:

- il Ministro per gli Affari regionali e le autonomie;
- il Ministro per la Pubblica amministrazione;
- il Ministro dell'Economia e delle Finanze;
- il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- il Ministro delle imprese e del made in Italy;
- i Presidenti delle regioni e delle Province autonome in cui sono istituite le ZLS;
- i Presidenti dei Comitati di indirizzo delle ZLS, qualora diversi dai Presidenti delle regioni;
- gli altri Ministri competenti in base all'ordine del giorno.

La Cabina di regia è convocata periodicamente – e, comunque, almeno una volta ogni sei mesi – al fine di verificare e monitorare gli interventi nelle ZLS, l'andamento delle attività e l'efficacia delle misure di incentivazione concesse.

Infine, il **Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud** della Presidenza del Consiglio dei Ministri assicura il **monitoraggio degli interventi e degli incentivi** concessi nelle ZLS³⁸. In particolare, in collaborazione con il Comitato di indirizzo, elabora un piano di monitoraggio che consenta di valutare l'efficacia delle iniziative attraverso determinati indicatori di realizzazione e risultato³⁹. Dopo sette anni dall'istituzione delle ZLS, e successivamente con cadenza almeno biennale in caso di rinnovo, il Dipartimento valuta i risultati ottenuti e propone eventuali modifiche o integrazioni al decreto istitutivo della ZLS⁴⁰.

³⁸ Cfr.: art. 13, comma 1, del DPCM.

³⁹ Ai sensi dell'art. 13, comma 2, del DPCM, i principali indicatori di realizzazione e risultato a disposizione possono consistere nel:

- a) numero di nuove imprese insediate nella ZLS suddivise per settore merceologico e classe dimensionale;
- b) numero di nuovi occupati in imprese insediate nella ZLS;
- c) valore del fatturato delle imprese insediate nella ZLS suddivise per classe dimensionale;
- d) valore totale dei nuovi investimenti e suddivisione per classe dimensionale.

⁴⁰ Cfr.: art. 13, comma 3, DPCM.

4. L'istituzione delle ZLS: la centralità del Piano di Sviluppo Strategico

La normativa primaria di riferimento stabilisce che la Zona Logistica Semplificata è istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri⁴¹ su proposta della Regione interessata⁴² ed ha una **durata delimitata nel tempo**, che non può essere superiore a sette anni, rinnovabile fino a un massimo di ulteriori sette anni⁴³. La proposta di istituzione delle ZLS deve essere, inoltre, *“corredata di un piano di sviluppo strategico, specificando la delimitazione delle zone interessate in coerenza con le zone portuali”*⁴⁴.

In tale contesto, notevole rilevanza assume il **Piano di sviluppo strategico**, che deve contenere i criteri e gli obiettivi di sviluppo perseguiti, le forme di coordinamento, ove necessarie, con la pianificazione strategica portuale e con la programmazione regionale, nonché:

- a) la delimitazione della ZLS, con l'identificazione delle aree e delle porzioni territoriali interessate, con l'evidenziazione di quelle ricadenti nell'Area portuale, nonché di quelle ammesse ai benefici ai sensi della Carta degli aiuti di stato a finalità regionale;
- b) l'elenco delle infrastrutture esistenti;
- c) l'analisi dell'impatto sociale ed economico atteso dall'istituzione della ZLS;
- d) la relazione illustrativa, che identifica le tipologie di attività che si intendono promuovere all'interno della ZLS e le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare;
- e) l'individuazione delle eventuali semplificazioni amministrative ulteriori rispetto a quelle previste dalla legge, che la Regione intende adottare per favorire le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZLS, con particolare riguardo a quelle necessarie a garantire l'istituzione di uno sportello unico digitale presso il quale gli imprenditori

⁴¹ Cfr.: art.1, comma 63, legge n. 205/2017. L'adozione del D.P.C.M. è proposta dal Ministro per gli Affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

⁴² Cfr.: art.1, comma 63, legge n. 205/2017. Ai sensi dell'art. 5, comma 1, del DPCM, la proposta di istituzione della ZLS è presentata al Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR dal Presidente della Regione o, congiuntamente, dai Presidenti delle Regioni in caso di ZLS interregionale, sentiti i sindaci delle aree interessate.

⁴³ Cfr.: art.1, comma 63, legge n. 205/2017. In particolare, ai sensi dell'art. 7, comma 2, del DPCM, la durata della ZLS è fissata in relazione agli investimenti e alle attività di sviluppo di impresa previste dal Piano di sviluppo strategico e può essere rinnovata, su richiesta delle Regioni interessate, sulla base dei risultati del monitoraggio degli interventi e degli incentivi concessi.

⁴⁴ Cfr.: art.1, comma 63, legge n. 205/2017.

interessati ad avviare una nuova attività soggetta all'autorizzazione unica possano presentare il proprio progetto⁴⁵;

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;

g) l'indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni che possono essere concesse dalla Regione, senza oneri a carico della finanza statale e nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge;

h) l'elenco dei soggetti pubblici e privati consultati per la predisposizione del Piano strategico di sviluppo, nonché le modalità di consultazione adottate e gli esiti delle stesse;

i) le modalità con cui le strutture delle Regioni e degli enti locali interessati, nel rispetto dei relativi 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;

l) l'individuazione delle aree escluse dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione.

L'**istruttoria sulla proposta di istituzione della ZLS** è curata dal Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud della Presidenza del Consiglio dei ministri, che verifica la completezza del Piano di Sviluppo Strategico ZLS e acquisisce le valutazioni di competenza dei Ministeri dell'Economia e delle Finanze, per gli aspetti fiscali e doganali, e dei Trasporti, per le infrastrutture⁴⁶.

Nell'ambito dell'istruttoria relativa alla proposta di ZLS, il Ministro per gli Affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR può richiedere, ai fini dell'approvazione, integrazioni o modifiche al Piano di sviluppo strategico⁴⁷.

⁴⁵ Ai sensi dell'art. 5, comma 1, lett. e), lo sportello unico è reso disponibile anche in lingua inglese e opera secondo i migliori standard tecnologici, con carattere di interoperabilità rispetto ai sistemi e alle piattaforme digitali in uso presso gli enti coinvolti nell'istruttoria del procedimento.

⁴⁶ Cfr.: art. 6, comma 1, del DPCM.

⁴⁷ Cfr.: art. 6, comma 2, del DPCM.

4.1. ZLS già istituite

Le Zone Logistiche Semplificate finora istituite in Italia sono il Porto e Retroporto di Genova (*ex lege*, settembre 2018) e il Porto di Venezia-Rodigino (con DPCM, ottobre 2022); tali ZLS, tuttavia, non sono ancora pienamente operative.

È da evidenziare che, in virtù di un'espressa norma di coordinamento⁴⁸, le disposizioni del DPCM n. 40 del 2024 relative alla gestione e al funzionamento, nonché agli organi di amministrazione, integrano e modificano il Piano di sviluppo strategico delle ZLS già istituite alla data della sua entrata in vigore (17 aprile 2024).

4.1.1 ZLS Porto e Retroporto di Genova

Nell'ambito delle misure straordinarie del c.d. "Decreto Genova", volte a favorire la ripresa delle attività economiche a seguito del crollo del Ponte Morandi avvenuto il 14 agosto 2018, è stata disposta l'**istituzione ex lege** della Zona Logistica Semplificata "Porto e Retroporto di Genova"⁴⁹. Ai fini del coordinamento con la nuova disciplina istitutiva delle ZLS⁵⁰, è espressamente previsto che le disposizioni del DPCM n. 40 del 2024 trovano applicazione, in quanto compatibili, alla ZLS istituita dal Decreto Genova e che la sua durata decorre dal decreto di nomina del Comitato di indirizzo.

La ZLS in esame comprende i "*territori portuali e retroportuali del **Comune di Genova***" e si estende a **siti retroportuali che interessano** non solo la **Liguria** ma anche **Piemonte, Lombardia ed Emilia-Romagna**: il riferimento è, in particolare, ai "*retroporti di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure*".

La norma istitutiva stabilisce che alle imprese operanti nel territorio della Zona Logistica Semplificata del Porto e Retroporto di Genova si applicano le semplificazioni previste dalla norma istitutiva delle ZES⁵¹ ai fini della celere definizione dei procedimenti amministrativi: il riferimento è alla riduzione di un terzo dei termini in materia di valutazione d'impatto ambientale, valutazione ambientale strategica, autorizzazione integrata ambientale, autorizzazione unica ambientale, autorizzazione paesaggistica, in materia edilizia e di concessioni demaniali portuali. Tali semplificazioni possono, peraltro, trovare applicazione anche a beneficio di ulteriori siti retroportuali, da

⁴⁸ Cfr.: art. 15, DPCM.

⁴⁹ Cfr.: art. 7, decreto-Legge 28 settembre 2018, n. 109 (convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130).

⁵⁰ Cfr.: art. 15, DPCM.

⁵¹ Cfr.: art. 5, comma 1, lett. a), del D.L. n. 91/2017.

individuarsi con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri⁵², su proposta delle Regioni interessate; tale proposta deve essere *“corredata di un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza con le zone portuali”*⁵³.

Nonostante siano trascorsi più di cinque anni dal Decreto Genova e la mappatura delle aree sia stata completata⁵⁴, le incertezze sulla *governance* non avevano finora consentito l'effettiva partenza della ZLS Porto e Retroporto di Genova⁵⁵. Con la recente pubblicazione del Regolamento di istituzione delle Zone logistiche semplificate, è stato chiarito che la *governance* della ZLS è affidata alla Regione Liguria; occorre, inoltre, completare la **definizione del Piano di Sviluppo Strategico**, al fine di valorizzare le risorse messe a disposizione dal PNRR per ottenere un effetto moltiplicatore degli investimenti attesi principalmente nei settori della logistica e della digitalizzazione, per rendere Genova *“il maggiore hub non solo per il traffico merci ma anche dei dati”*⁵⁶.

La ZLS in esame può costituire, in primo luogo, un'occasione per attivare iniziative di riqualificazione delle aree portuali e urbane di Genova attraverso servizi ad alto valore aggiunto, la transizione verso il digitale e le nuove tecnologie, la sostenibilità sociale e ambientale delle attività logistiche e produttive. In particolare, la possibile riconversione delle aree ex-ILVA di Cornigliano può favorire nuove opportunità e investimenti infrastrutturali per trasformare il Porto di Genova nel primo hub logistico mondiale per l'approvvigionamento delle navi, non solo per la parte *food and beverage* ma anche per tutta la parte di *procurement* in generale. È, inoltre, prevista la realizzazione di progetti di digitalizzazione (*Smart city* e *Smart logistics*) che, attraverso lo sviluppo di tecnologie (semafori intelligenti, logistica distributiva urbana green, telecamere intelligenti, etc.), possano consentire agli operatori della logistica di programmare l'arrivo della merce, evitando di rimanere imbrigliati nel congestionamento del traffico o in altre criticità, con una favorevole ricaduta economica e occupazionale.

Sotto il profilo delle infrastrutture, l'avvio dei lavori di realizzazione della nuova diga foranea di Genova-Sampierdarena può consentire il definitivo salto di qualità e competitività internazionale del porto di Genova, terminale del corridoio Reno-Alpi in corso di revisione ed ampliamento. Inoltre, tenuto conto che il sistema autostradale necessita ancora di profondi interventi di adeguamento, la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi può trovare sistematica integrazione con il potenziamento e la velocizzazione

⁵² Ai sensi dell'art. 7, comma 1-bis, del D.L. n. 109/2018, il D.P.C.M. doveva essere adottato *“entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, [...] su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile”*.

⁵³ In questi termini, cfr.: art. 7, comma 2, D.L. n. 109/2018.

⁵⁴ Cfr.: [“Zona logistica semplificata: illustrata la mappatura delle aree su geoportale del Comune di Genova”](#), comunicato stampa Comune di Genova, 7 marzo 2023

⁵⁵ Cfr.: [Genova, zona logistica al palo «Ora la nomina del commissario»](#), Sole 24 Ore, 28 marzo 2022.

⁵⁶ Cfr.: [“Zone logistiche semplificate: riunito a palazzo Tursi il tavolo porto-Città”](#), comunicato stampa Comune di Genova, 11 aprile 2024.

delle relazioni interregionali Genova-Milano e Genova-Torino e il potenziamento delle corse veloci da Genova verso Roma, al fine di migliorare i collegamenti con la Liguria e superarne l'isolamento⁵⁷.

4.1.2 ZLS Porto di Venezia-Rodigino

Con [DPCM del 5 ottobre 2022](#), su proposta della Regione Veneto è stata istituita la ZLS "Porto di Venezia-Rodigino". La [versione definitiva del Piano di Sviluppo Strategico](#) è stata approvata con [Delibera della Giunta regionale n. 1106 del 6 settembre 2022](#),

Sotto il profilo territoriale, rientrano nell'ambito della ZLS: nel **comune di Venezia**, le aree di Porto Marghera, Campalto, Murano, Arsenale, Zona Portuale e Tronchetto; nel comune di Chioggia, la zona portuale. Per quanto riguarda l'**area del Polesine**, rientrano nella ZLS i territori ricadenti nei comuni di Rovigo, Bagnolo di Po, Fiesso Umbertiano, Trecenta, Bergantino, Ceneselli, Polesella, Canaro, Occhiobello, Stienta, Gaiba, Ficarolo, Salara, Calto, Castelmasa, Castelnuovo Bariano, Melara e Bosaro.

La ZLS Porto di Venezia Rodigino è caratterizzata da una pluralità di nodi logistici (porti, aeroporto, interporto, piattaforme logistiche territoriali, centri e aziende di distribuzione, ecc.) collegati tra loro e con i territori di riferimento; la sua posizione geografica risulta strategica rispetto alle principali rotte di traffico commerciale nazionale ed internazionale che transitano per l'Europa, oltre a essere la porta di accesso al mercato del Nord-Est italiano, che da solo contribuisce a circa un quinto del PIL nazionale.

Com'è evidenziato nel Piano di Sviluppo Strategico, il porto di Venezia – che, con il porto di Chioggia, compone il **Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** – si colloca in una posizione strategica al vertice del Mare Adriatico, all'incrocio di due corridoi della rete transeuropea di trasporto (TEN-T): il Mediterraneo⁵⁸ e l'Adriatico-Baltico⁵⁹; il territorio di riferimento è, inoltre, attraversato dal Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (che passa per l'interporto di Verona). Il sistema portuale è parte del

⁵⁷ Cfr.: "[Quinta edizione degli Stati generali della Logistica del nord-ovest: Liguria, Lombardia e Piemonte consolidano la strategia retroportuale interregionale](#)", comunicato stampa Comune di Genova, 3 maggio 2023.

⁵⁸ Il Corridoio Mediterraneo è un progetto per il trasporto ferroviario di merci che si snoda, per circa 3000 Km, attraverso 5 paesi dell'Unione Europea: Spagna, Francia, Italia, Slovenia e Ungheria. In particolare, il Corridoio ha origine dal sud della Spagna, percorre il sud della Francia e attraversa l'Italia lungo il tracciato ad alta velocità e ad alta capacità (AV/AC) Torino-Trieste, per poi sfociare in Slovenia e proseguire verso l'Ungheria attestandosi al confine con l'Ucraina.

⁵⁹ Il Corridoio Adriatico-Baltico è un progetto chiave per il rilancio dei traffici tra i porti del Baltico e quelli dell'Adriatico perché è volto ad agevolare lo smistamento delle merci in arrivo dalla Cina attraverso il Canale di Suez verso tutto il Centro Europa. Si tratta di un corridoio ferroviario ad Alta Capacità, che attraverserà 19 regioni in 6 Paesi membri dell'Unione Europea (Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria, Slovenia e Italia) collegando i due porti di Danzica e Gdynia, terminali Nord del Corridoio, agli scali adriatici di Trieste, Ravenna, Venezia e Koper.

corridoio Autostrade del Mare che collega l'Europa centrale all'Africa e al Medio Oriente⁶⁰ e terminal dell'asta fluviale che attraversa la Pianura Padana, consentendo l'intermodalità fluvio-marittima e il trasporto delle merci su chiatta.

Per quanto riguarda l'interporto di Rovigo, si trova a sud-est della città di Rovigo, lungo il canale Canalbianco, navigabile e compreso all'interno del sistema idroviario padano-veneto. Tale piattaforma logistica è sulla direttrice che collega, grazie alla rete navigabile interna, i porti di Venezia e di Chioggia ai porti fluviali di Mantova e Cremona; è, inoltre, in prossimità dell'autostrada A13 Padova-Bologna e della rete ferroviaria principale che collega Bologna e Padova. Queste infrastrutture si inseriscono all'interno della rete principale europea TEN-T (Corridoio nord-sud "Baltico-Adriatico").

Secondo le stime riportate nel Piano di Sviluppo Strategico, la ZLS Porto di Venezia-Rodigino è un'iniziativa potenzialmente in grado di determinare, nell'arco del prossimo decennio:

- un'occupazione addizionale pari ad oltre 177mila unità;
- un aumento dell'export fino al 40% in più rispetto a quello generato sul territorio;
- un aumento degli investimenti di 2,4 miliardi;
- un aumento del traffico container dell'8,4% medio annuo (rispetto all'aumento medio, pari all'1,1%, registrato in Italia negli ultimi anni).

Notevole interesse sul territorio è suscitato dalle agevolazioni economiche connesse alle ZLS proposte dalla Regione nel Piano di sviluppo strategico. In tale contesto si segnalano, in particolare:

- la previsione di Bandi dedicati a supporto degli investimenti produttivi, da finanziarsi anche nel quadro del nuovo Programma Regionale FESR 2021-2027;
- l'introduzione, sempre nell'ambito del PR FESR 2021-2027, di premialità per l'accesso ai finanziamenti previsti da una pluralità di bandi dedicati al supporto agli investimenti;
- un bonus per l'assunzione di nuovi occupati;
- interventi per il rafforzamento dell'attività formativa in materia di logistica e robotica per l'area del Polesine;
- l'attivazione di politiche di supporto all'internazionalizzazione delle imprese;
- interventi a favore dell'economia di Murano.

⁶⁰ Venezia fa capo a una Autostrada del mare adriatica, che tocca Zara, Spalato, Dubrovnik, Bar, il Pireo, i grandi scali turchi come Ambarli, fino a Port Said.

4.2. Proposte di ZLS in attesa di istituzione

Sono in attesa dell'emanazione dei DPCM istitutivi delle ZLS le proposte presentate nell'ultimo biennio dalle Regioni Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna, Toscana e Lazio; è allo studio anche la ZLS del Mar Ligure Orientale.

4.2.1 ZLS Regione Friuli-Venezia Giulia

Con la [Delibera n. 495 dell'8 aprile 2022](#), è stato approvato il [Piano di Sviluppo Strategico](#) della Zona Logistica Semplificata della Regione Friuli-Venezia Giulia. L'ambito territoriale della ZLS individua come principali punti di riferimento il **Porto franco di Trieste**⁶¹, i porti di Monfalcone e San Giorgio di Nogaro⁶², ai quali si aggiunge l'area retroportuale del Terminal intermodale di Ferneti (Interporto di Trieste)⁶³ e le strutture interportuali di Pordenone, Cervignano e Gorizia. Il territorio della ZLS comprende, in particolare, un totale di 26 Comuni⁶⁴ (distribuiti su tre province e tra loro connessi sul piano economico-funzionale).

Il ruolo dei porti, in particolare quelli di Monfalcone e Porto Nogaro, è strategico nell'ambito della rete di sviluppo rappresentata dai corridoi Mediterraneo e Baltico Adriatico (gli assi di connessione con l'Europa), unitamente alla rete ferroviaria, autostradale e alla viabilità statale e regionale.

Le misure di semplificazione amministrativa previste per la ZLS dalla normativa nazionale sono affiancate dagli Aiuti a finalità regionale, che l'Amministrazione regionale concede a zone svantaggiate, per favorire la coesione e la crescita di questi territori, sviluppando investimenti o attività economiche supplementari.

⁶¹ Il porto di Trieste rientra nell'ambito del [primo corridoio doganale internazionale istituito in Europa](#), operativo dal mese di dicembre 2023, volto a semplificare l'intermodalità nei collegamenti tra Italia e Austria, abbattendo i tempi di sdoganamento grazie alla digitalizzazione delle relative procedure. Tale corridoio consente, in particolare, di trasferire su rotaia un numero sempre maggiore di container che sbarcano al porto di Trieste con destinazione Austria e potenzialmente altri Paesi del Centro Europa: di fatto, per le merci in arrivo a Trieste e inoltrate verso Fűrnitz, in Carinzia, le pratiche doganali vengono effettuate direttamente presso la Dogana austriaca di destinazione, svolgendo alla partenza da Trieste solo un controllo preventivo sulla sicurezza delle merci.

⁶² San Giorgio di Nogaro è situato sui Corridoi Mediterraneo (Est-Ovest) e Baltico-Adriatico (Nord-Sud), che fanno parte integrante del sistema europeo TEN-T in corso di realizzazione ed evoluzione sia per l'Alta Velocità, sia per l'Alta Capacità.

⁶³ Cervignano si trova allo snodo tra le linee Venezia-Trieste (Corridoio Mediterraneo est-ovest) e con collegamento diretto verso Udine con la linea Pontebbana (Corridoio Adriatico-Baltico nord-sud), che collega l'Italia con l'Austria.

⁶⁴ Amaro, Buja, Buttrio, Brugnera, Cervignano del Friuli, Cividale del Friuli, Gorizia, Manzano, Mereto di Tomba, Moimacco, Monfalcone, Mossa, Osoppo, Pavia di Udine, Pordenone, Ronchi dei Legionari, San Giorgio di Nogaro, San Giovanni al Natisone, San Vito al Tagliamento, Spilimbergo, Staranzano, Tarvisio, Torviscosa, Udine, Venzona, Zoppola.

Il Piano di Sviluppo Strategico si sofferma sulla descrizione delle principali caratteristiche dei distretti industriali e dei settori produttivi maggiormente interessati dall'attuazione della ZLS Friuli-Venezia Giulia. Il riferimento è, tra l'altro, ai:

- 7 distretti industriali (della sedia, del coltello, del mobile, del caffè, dell'agro alimentare di San Daniele, delle tecnologie digitali, della componentistica e termoelettromeccanica);
- 6 consorzi di sviluppo, rappresentativi di 1.766 imprese;
- cluster regionali (dell'agroalimentare, del Sistema casa, della Metalmeccanica, del settore ICT e digitale, delle Tecnologie marittime, Smart health, della Cultura e creatività);
- Parchi scientifico-tecnologici e gli Istituti di ricerca.

4.2.2 ZLS Regione Emilia-Romagna

Con la [delibera della Giunta Regionale n. 70 del 2 febbraio 2022](#), è stato approvato il [Piano di Sviluppo Strategico](#) della Zona Logistica Semplificata della Regione Emilia-Romagna.

Punto di riferimento centrale per la ZLS Emilia-Romagna è il **Porto di Ravenna**, 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. In generale, 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.

L'ambito territoriale della ZLS comprende 26 comuni⁶⁵, rientranti nei seguenti nodi logistici intermodali, interporti e scali merci:

- 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.

⁶⁵ L'elenco dei comuni rientranti nella proposta di ZLS Emilia Romagna comprende: 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).

La ZLS dell'Emilia-Romagna si pone l'obiettivo di promuovere e rafforzare i settori di specializzazione manifatturiera che caratterizzano la Regione (agroalimentare, tessile e abbigliamento, legno e mobili, ceramica, chimica e materie plastiche, farmaceutica, biomedicale, meccanica), composti da imprese perlopiù di piccole e medie dimensioni che fanno parte dei principali distretti industriali della Regione, producono beni di eccellenza e sono orientati all'innovazione e all'internazionalizzazione. Con l'istituzione della ZLS Emilia-Romagna si intende rafforzare, inoltre, i comparti dei trasporti intermodali e della logistica delle merci a servizio dei processi di produzione.

Particolare rilievo assume, inoltre, il progetto per realizzare un **hub energetico nel Porto di Ravenna**, sostenibile e innovativo, destinato a costituire un polo strategico di riferimento nel panorama internazionale per la transizione *green* e per la decarbonizzazione⁶⁶.

4.2.3 ZLS Regione Toscana

Con la [delibera n. 500 del 22 aprile 2024](#), la Giunta Regionale della Toscana ha approvato la proposta tecnica di istituzione di una Zona Logistica Semplificata (ZLS) in Toscana, aggiornando il relativo [Piano di Sviluppo Strategico](#)⁶⁷.

La struttura della ZLS Toscana si configura come "multipolare" e "policentrica", volta cioè a **coinvolgere ed integrare** funzionalmente le 4 **aree portuali della Costa** (Livorno, Piombino, Marina di Carrara, Portoferraio) con le **principali infrastrutture logistiche** regionali (l'interporto toscano Amerigo Vespucci di Guasticce a Livorno e l'aeroporto di Pisa, come nodi di prossimità; l'interporto Toscana centrale di Prato, come nodo di collegamento modale), allo scopo di rispondere alle esigenze intermodali dei sistemi produttivi locali.

Nell'ambito dell'obiettivo generale di creare condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, per consentire lo sviluppo, nelle principali aree logistiche e produttive toscane, delle imprese già operanti in tali aree nonché l'insediamento di nuove imprese, la ZLS Toscana si propone di realizzare due obiettivi specifici: il primo, consiste nel **rafforzare le condizioni competitive dell'offerta regionale** sia per le imprese toscane che per le altre imprese che troveranno convenienza ad utilizzare le infrastrutture logistiche ed intermodali toscane e nel favorire processi di

⁶⁶ Il progetto prevede di integrare un'infrastruttura che consente lo scarico del gas naturale liquefatto (GNL) trasportato via nave e destinato allo stoccaggio, alla rigassificazione e all'inserimento nelle reti di distribuzione sul territorio, con un hub energetico *offshore*, localizzato oltre le 12 miglia nautiche dalla costa di Ravenna, in cui si produce energia eolica, fotovoltaica e idrogeno verde, con tecnologie all'avanguardia.

⁶⁷ La proposta tecnica di istituzione di una ZLS in Toscana costituisce l'aggiornamento della versione approvata con la [Delibera n. 481/2022](#) e tiene conto delle osservazioni e delle proposte di modifica formulate dal Governo.

razionalizzazione ed integrazione nell'uso delle infrastrutture e nella logistica anche per contenere gli impatti ambientali; il secondo, strettamente funzionale al precedente, è orientato a favorire una **migliore e maggiore integrazione di offerta di servizi tra i gestori delle infrastrutture** che ne fanno parte, attraverso un processo di transizione verso le tecnologie digitali delle infrastrutture logistiche, a partire dai porti e dagli interporti.

4.2.4 ZLS Regione Lazio

Nell'ambito della proposta tecnica di istituzione di una Zona Logistica Semplificata nel Lazio, con la [delibera n. 40 dell'8 febbraio 2022](#), la Giunta Regionale del Lazio ha approvato il relativo Piano di Sviluppo Strategico.

Il progetto di ZLS prevede di mettere in stretta connessione 29 comuni del Lazio⁶⁸ con le aree portuali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, gestite dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**, consentendo di attuare un'efficace programmazione complessiva per il miglioramento delle infrastrutture e dei trasporti, in grado di creare una forte interconnessione tra i porti e i comuni interni del territorio, aumentando la capacità di attrazione di investimenti, la crescita della competitività delle imprese laziali e anche nuove opportunità occupazionali legate alla c.d. Blue Economy e all'eco-innovazione, anche mediante incentivi e agevolazioni per progetti di investimento qualificati in settori chiave come trasporti e turismo.

A questo riguardo, nel Piano di Sviluppo Strategico si fa riferimento ad agevolazioni e incentivi rientranti nell'ambito della nuova programmazione dei fondi strutturali 2021-2027, che consentirà di disporre di ulteriori risorse riservate a favore delle imprese situate nella ZLS.

Tra i **principali obiettivi strategici** che la ZLS intende perseguire, nel Piano di Sviluppo Strategico si fa riferimento, tra l'altro, a:

- lo sviluppo di nuovi investimenti da parte delle piccole e medie imprese locali in vari settori di riferimento dell'economia regionale (come, ad e., l'agroalimentare, *l'automotive*, o il *packaging*, i servizi per la nautica da diporto e la cantieristica navale);
- l'attrazione di investimenti di nuovi operatori in grado di assorbire la mano d'opera in uscita da settori in crisi, o soggetti a pesanti ristrutturazioni, e di incrementare i livelli di occupazione. Promuovere la realizzazione delle opere infrastrutturali di collegamento tra

⁶⁸ I comuni destinati a far parte della ZLS sono, in particolare: Allumiere, Anagni, Aprilia, Cassino, Ceperano, Cisterna di Latina, Civita Castellana, Civitavecchia, Colferro, Ferentino, Fiano Romano, Fiumicino, Fondi, Formello, Formia, Frosinone, Gaeta, Guidonia, Latina, Monterotondo, Orte, Pomezia, Pontinia, Rieti, Roma, Santa Marinella, Tarquinia, Tolfa e Viterbo.

i porti del Lazio e tali piattaforme logistiche, favorendo in tal modo lo sviluppo in chiave ecosostenibile dei trasporti (riducendo i tempi di percorrenza) nonché lo sviluppo e l'integrazione dei corridoi trasversali Tirreno/Adriatici;

- l'attivazione di progetti logistico-infrastrutturali volti a favorire l'acquisizione di un ruolo centrale del territorio regionale all'interno dei flussi di trasporto di merci e passeggeri al livello locale, nazionale ed internazionale;
- il rilancio della c.d. Blue Economy, mediante la promozione di sinergie tra aree costiere ed aree interne, di concerto tra istituzioni, imprese e servizi.

Per il raggiungimento di tali obiettivi, la ZLS prevede un insieme di misure e interventi strategici volti a:

- lo snellimento burocratico delle procedure amministrative per l'ottenimento delle autorizzazioni per attività produttive e per la realizzazione di opere;
- l'efficientamento dei servizi portuali e doganali;
- il rafforzamento dei collegamenti funzionali strutturali tra i porti e i centri logistici, attraverso il potenziamento delle linee ferroviarie di collegamento e di quelle stradali;
- la definizione di benefici fiscali e/o di contributi per coloro che svolgono attività imprenditoriali all'interno della ZLS;
- l'attivazione di strumenti di finanza pubblica, con il coinvolgimento della Regione o della BEI, a favore delle imprese che sono insediate (o intendono insediarsi) nelle aree ZLS.

4.2.5 ZLS Mar Ligure Orientale

È allo studio anche la possibilità di istituire una ZLS del Mar Ligure Orientale, sulla base della previsione normativa che consente di *"istituire una seconda Zona Logistica Semplificata il cui ambito ricomprenda, tra le altre, le zone portuali e retroportuali relative all'Autorità di sistema portuale che abbia scali in regioni differenti"*⁶⁹.

Al centro del progetto c'è il **Porto di La Spezia** e le aree logistiche ad esso territorialmente connesse. In particolare, in considerazione della conformazione geografica del territorio e delle connessioni infrastrutturali e logistiche dei porti ricompresi nell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, l'istituzione della ZLS è destinata a ricomprendere il tessuto portuale e retroportuale del Porto di La Spezia e le

⁶⁹ Cfr.: art. 1, comma 62, legge n. 205/2017 (in par. 1 del presente Note e Studi).

altre aree logistico-produttive della Liguria ed Emilia-Romagna che manifestino un nesso economico-funzionale con lo scalo spezzino.

Tra i fattori strategici correlati all'istituzione della ZLS, particolare importanza viene attribuita all'asse infrastrutturale "Pontremolese", che rappresenta il naturale collegamento dei territori ricompresi nel sistema logistico di riferimento del Porto di La Spezia che, dal retroporto di Santo Stefano di Magra, si estendono lungo la direttrice verso Parma; la rete ferroviaria, in particolare, si configura quale naturale corridoio logistico del porto della Spezia verso l'*hinterland*.

L'istituzione di una ZLS che ricomprensca territori naturalmente collegati dalla linea ferroviaria La Spezia – Parma, il cui potenziamento è fortemente sostenuto dalle Regioni Liguria ed Emilia-Romagna e dai comuni che si snodano lungo la linea, rappresenta un'opportunità ulteriore di valorizzazione di questa infrastruttura strategica per lo sviluppo logistico ed economico di un'intera area del Paese.

In questo contesto, assumono notevole importanza anche i progetti di digitalizzazione e semplificazione delle procedure doganali, già in atto nell'area del Porto di La Spezia. Il riferimento è, in primo luogo, ai [corridoi doganali controllati \(c.d. Fast Corridors\)](#), da tempo operativi su strada (tratta Porto di La Spezia-Piacenza) e su ferrovia (collegamenti tra il Porto di La Spezia e Rivalta Scrivia, Melzo-Milano, Padova, Rubiera, Marzaglia, Bologna, Segrate): si tratta di processi basati sullo sviluppo di infrastrutture immateriali, integrate ed interoperabili, sull'impiego di nuove tecnologie e sul tracciamento elettronico delle merci, per la semplificazione del ciclo import/export e per il rilancio della competitività del sistema portuale e logistico nazionale. Inoltre, da novembre 2022 è stata avviata, presso il porto di La Spezia, la sperimentazione operativa del sistema di coordinamento dei controlli relativi alle merci in entrata nel territorio nazionale previsto nell'ambito dello **Sportello unico doganale e dei controlli (SUDOCO)**⁷⁰.

5. Considerazioni conclusive

Le Zone Logistiche Semplificate furono pensate come parte di una strategia di **politica industriale** volta a favorire lo sviluppo logistico e produttivo delle Regioni del Centro-Nord Italia, caratterizzate dalla presenza di almeno un'area portuale, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), o di un'Autorità di Sistema Portuale.

Nella visione originaria le ZLS, in sinergia con le ZES regionali e interregionali, avrebbero dovuto attirare – anche dall'estero – flussi commerciali e investimenti significativi per lo sviluppo del territorio e del tessuto produttivo italiano, sviluppando economie di agglomerazione intorno a poli logistici/portuali e distretti industriali territorialmente

⁷⁰ V. [News Legislativa Assonime del 9 novembre 2022](#).

delimitati e opportunamente localizzati. La fase attuativa delle ZLS (e delle ZES) ha scontato, però, troppi ritardi ed incertezze.

La recente riforma compiuta dal DL Sud, che ha introdotto la ZES Unica per il Mezzogiorno, ha segnato una forte discontinuità rispetto al progetto originario, dovuta alla necessità di garantire maggior coordinamento e integrazione tra tutte le risorse stanziare per il Mezzogiorno, dai fondi di coesione a quelli del PNRR e rispetto alle ZLS.

Infatti, il DPCM in vigore dal 17 aprile 2024, nel dare finalmente attuazione alle ZLS, conferma la matrice “*bottom-up*” di questo strumento, che resta ancora fortemente legato al territorio (regionale o interregionale), segnando il **distacco rispetto al modello “top-down” centralizzato con l’istituzione della ZES Unica.**

Anche rispetto alla *governance*, i modelli scelti per ZES e ZLS differiscono. Per le ZES è ancora in atto il trasferimento delle funzioni⁷¹, già di titolarità dei Commissari straordinari delle preesistenti ZES regionali e interregionali, alla [Struttura di missione ZES Unica](#), istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri e che opera alle dirette dipendenze del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR. Per le ZLS, con il DPCM n. 40 del 2024 è stata, invece, **affidata alle Regioni la Presidenza del Comitato di indirizzo**, e cioè del soggetto designato per l’amministrazione delle ZLS, mentre il Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR presiede la Cabina di regia istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri con compiti di “*coordinamento generale delle politiche in ambito ZLS, finalizzate a garantirne la piena operatività e l’azione sinergica*”.

Sul fronte della ZES Unica va detto che il processo di attuazione e di “messa a terra” manca ancora di importanti elementi per dirsi completato. La Struttura di Missione non ha ancora redatto il Piano strategico della ZES, che andrà adottato tramite DPCM previo parere della Cabina di Regia. Il Piano ha “*il compito di indicare gli investimenti e gli interventi prioritari per lo sviluppo della ZES Unica ma, soprattutto, i settori da promuovere e da rafforzare, a cui applicare il regime semplificato dell’autorizzazione unica*”⁷². Esso costituisce dunque un documento fondamentale, senza il quale non è possibile attivare gli strumenti di semplificazione e incentivazione fiscale; questi ultimi

⁷¹ Al riguardo, l’art. 12, comma 16, del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19 (convertito, con modificazioni, dalla legge 29 aprile 2024, n. 56), recante “Ulteriori disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) stabilisce che, “*al fine di assicurare un ordinato trasferimento alla Struttura di missione ZES di cui all’articolo 10, comma 2, del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 novembre 2023, n. 162, delle funzioni di titolarità dei Commissari straordinari di cui all’articolo 4, comma 6 -bis, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, nonché per consentire la verifica da parte della Struttura di missione dei procedimenti amministrativi, instaurati ai sensi dell’articolo 5-bis del decreto-legge n. 91 del 2017 ovvero degli articoli 14 e 15 del decreto-legge n. 124 del 2023 e non definiti dai citati Commissari, i termini di conclusione dei predetti procedimenti amministrativi sono sospesi fino al 31 marzo 2024*”.

⁷² Dichiarazione del Ministro Raffaele Fitto a margine della prima riunione della Cabina di Regia sulla ZES tenutasi il 20 febbraio 2024.

peraltro – preme qui richiamarlo – senza una nuova modifica normativa, scadranno fra appena 6 mesi, ovvero il prossimo 15 novembre.

Distribuzione territoriale delle ZES e ZLS.



Rispetto alla ZLS si è giunti, dopo lunga attesa, alla definizione delle misure di semplificazione amministrativa, nonché allo sviluppo di innovazioni tecnologiche e procedurali applicate in ambito doganale (quali, ad es., il SUDOCO e l'integrazione delle piattaforme logistiche attraverso i "corridoi controllati", noti anche come "fast corridors").

Il quadro normativo di riferimento delle ZLS è stato completato, da ultimo, con il Decreto Coesione, che prevede l'**estensione, sebbene molto limitata in termini di impegno finanziario, dei benefici fiscali previsti per la ZES Unica anche alle ZLS.**

È ora il momento di verificare sul campo il potenziale delle ZLS; ulteriori revisioni del quadro normativo, che dessero luogo ad incertezze applicative, sarebbero deleterie. L'idea di sostenere lo sviluppo industriale e la crescita attraverso un **rafforzamento delle aree portuali e retro-portuali attuato attraverso le ZLS** rappresenta una scelta più che mai opportuna per un Paese trasformatore come l'Italia, con una caratterizzazione geografica che lo pone al centro di importanti snodi commerciali⁷³.

In questa prospettiva, dal punto di vista logistico è fondamentale investire in infrastrutture ed attrezzature che rispondano alla necessità di crescita della capacità portuale, al configurarsi dei **porti come hub energetici**, ed alla **crescente domanda di collegamento intermodale** con l'entroterra; particolare importanza dovrà essere riconosciuta anche alle strutture di protezione ed alla accessibilità marittima. Sotto questo profilo, il PNRR ha previsto una serie di interventi infrastrutturali in tali aree per un importo di 630 milioni di euro⁷⁴.

Non secondario può risultare anche il supporto alla competitività del sistema della logistica merci che proviene dalle misure regionali di sostegno agli investimenti in innovazione, automatizzazione e digitalizzazione per lo sviluppo dell'intermodalità: esemplare, sotto questo profilo, è il bando recentemente approvato dalla Regione Liguria che premia gli interventi localizzati nel perimetro delle ZLS⁷⁵.

Sotto altro profilo, le ZLS possono rappresentare leve di sviluppo per l'intera catena logistica delle merci in entrata e in uscita dal nostro Paese. L'attivazione delle ZLS ha, inoltre, il **potenziale per attrarre nuovi investimenti infrastrutturali e nuovi insediamenti produttivi** (meglio sarebbe in comparti ad elevato contenuto tecnologico), che oltre a portare benefici al territorio di riferimento, contribuirebbero a riconfigurare a livello nazionale le catene globali del valore in un'ottica di *friendshoring/reshoring*, ma

⁷³ Ciò risulta in linea anche con quanto previsto nelle cc.dd. "Azioni" 1 e 2 di cui al Piano Strategico della Portualità e della Logistica aventi ad oggetto, segnatamente, "Misure per la semplificazione e a velocizzazione delle procedure, dei controlli degli interventi su porti di interesse nazionale" e "Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori".

⁷⁴ Cfr.: misura M5C3, Investimento 4, operata con Decreto interministeriale 3 dicembre 2021, n. 492 («*Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)*»).

⁷⁵ Il riferimento è, in particolare, al bando approvato con deliberazione della Giunta regionale ligure n. 1383 del 27 dicembre 2023, poi modificato con [deliberazione n. 44 del 18 gennaio 2024](#), finalizzato alla realizzazione di interventi di:

- a. Interoperabilità, comunitariamente definita, di implementazione delle piattaforme di interscambio (connettori, OCR, software dialoganti coi varchi, sistemi federati) e *gate automation* per le imprese;
- b. Digitalizzazione di strumenti predittivi, gestionali, manutentivi, a condizione di interoperabilità/connettività e loro customizzazione;
- c. Innovazione e automazione (con redistribuzione e revisione delle competenze tecniche del personale) delle manovre e della trazione ferroviarie (digital equipment for the rolling stock);
- d. Digitalizzazione della lettera di vettura stradale (e-CMR);
- e. Applicazioni della tecnologia blockchain alla catena logistica con ritorni sulla catena del prezzo;
- f. Azioni integrative di sostenibilità logistica e portuale comportanti riduzione delle esternalità negative con evidenza nella catena del prezzo (internalizzazione dei costi);
- g. Servizi di gestione del rischio da cybersecurity.

soprattutto potrebbero contribuire a rafforzare l'obiettivo dell'autonomia strategica nazionale ed europea. Va segnalato infine che, a fronte di rendimenti potenzialmente elevati, vi è una significativa disponibilità di finanziamento privato per il sistema logistico portuale italiano; una rapida attuazione delle ZLS, adeguatamente promossa anche all'estero, può fungere da catalizzatore di risorse provenienti da investitori nazionali e anche stranieri.