

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 marzo 2019, n. 612

**L. n. 123/2017 di conversione del D.L. 91/2017, articoli 4 e 5: Istituzione delle Z.E.S. (Zone Economiche Speciali): approvazione del Piano strategico per l'istituzione della ZES Ionica Interregionale.**

L'Assessore allo Sviluppo Economico, Cosimo Borraccino, sulla base dell'istruttoria espletata dall'ufficio competente e confermata dalla Dirigente della Sezione, riferisce quanto segue.

Con DGR 1442 del 2 agosto 2018 la Giunta Regionale, in attuazione della legge n. 123/2017 di conversione del D.L. 91/2017, articoli 4 e 5, Istituzione delle Z.E.S. (Zone Economiche Speciali), ha approvato la prima proposta progettuale di istituzione della ZES Ionica Interregionale.

La proposta di Piano Strategico della Regione Puglia contiene il progetto di una ZES interregionale con la Regione Basilicata in applicazione dell'articolo 4 bis della legge 123/2017. La norma consente alle regioni che non posseggono aree portuali aventi le caratteristiche previste dalla norma di presentare istanza di istituzione di una ZES solo in forma associativa, qualora contigue, o in associazione con altra area portuale avente le caratteristiche di legge.

Con successiva DGR 1576 del 4 settembre 2018 la Giunta Regionale ha deliberato di modificare il Piano strategico interregionale, approvato con deliberazione n. 1442/2018, limitatamente alla parte relativa al Piano strategico della Regione Basilicata con la versione aggiornata di cui alla DGR Basilicata n. 605 del 3 luglio 2018.

Con nota prot.667-P del 18.09.2018 è stata trasmessa alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e ai Ministeri competenti, la documentazione delle Giunte regionali di Puglia e Basilicata, concernente il piano di sviluppo strategico funzionale alla proposta di istituzione della ZES Ionica interregionale, ai sensi degli artt. 5 e 6 del DPCM 25 gennaio 2018, n.12.

Con nota prot. 1184 del 27.11.2018, acquisita agli atti della Sezione Attività Economiche con prot.n.160/5005 del 28.11.2018, il Ministro per il Sud ha fatto pervenire alcune osservazioni e raccomandazioni in merito alla proposta di istituzione della ZES Ionica Interregionale presentata dalle Regioni Puglia e Basilicata.

Al fine di aggiornare il Piano alle osservazioni e raccomandazioni pervenute, si sono svolte apposite riunioni tecniche del tavolo operativo ZES Ionica presso le due strutture regionali investite e presso l'Autorità portuale.

A seguire, in un clima di positiva e proficua collaborazione, hanno avuto luogo anche alcuni incontri interlocutori con la struttura del Ministro per il Sud finalizzati a verificare, in corso d'opera, la bontà delle integrazioni apportate.

All'esito di tali riunioni e interlocuzioni si è provveduto ad aggiornare il Piano e, su richiesta di questa Regione, in data 30 gennaio u.s, si è svolto un incontro presso gli uffici del Ministro per il Sud volto a presentare il Piano aggiornato e verificare che lo stesso rispondesse alle osservazioni rappresentate dai Ministeri competenti.

In data 19 marzo u.s. il Ministro per il Sud, con nota prot. 534-P-19/03/2019, ha comunicato l'esito dell'istruttoria e trasmesso i pareri del Dipartimento delle finanze e dell'Agenzia delle dogane.

Il Piano che si propone di approvare recepisce tutti i rilievi rappresentati e corregge meri errori materiali presenti nella prima stesura. Il Piano è stato altresì aggiornato alle previsioni della L. 12 dell'11.02.2019 in materia di semplificazioni.

Nulla cambia relativamente alla perimetrazione della ZES.

Il Piano è stato già approvato dalla Regione Basilicata con DGR. N. 198 del 15/03/2019 e trasmesso al Dipartimento Sviluppo Economico della Regione Puglia con nota del 22 marzo 2019 prot. n.50767/15A2, acquisita agli atti della Sezione Attività economiche, artigianali e commerciali, prot. n.160/1625 del 25 marzo 2019.

Si propone, pertanto, in applicazione della legge n. 123/2017 di conversione del D.L. 91/2017, articoli 4 e 5,

di approvare il Piano aggiornato di istituzione della Zona Economica Speciale Interregionale dell'Area Ionica, allegato alla presente deliberazione quale parte integrante e sostanziale.

Il Piano oggetto di approvazione del presente provvedimento è suscettibile di eventuali e minoritari adeguamenti, aggiornamenti che dovessero rendersi necessari.

La Regione potrà favorire eventuali intese con i Comuni al fine di individuare appositi pacchetti localizzativi tesi a promuovere gli insediamenti nell'area ZES.

Ai sensi dell'art.6 comma 1 lett. i) del DPCM n.12 del 2018, la Giunta regionale provvede a nominare il proprio rappresentante in seno al Comitato di indirizzo della ZES Ionica Interregionale che, come previsto dal Piano, viene individuato nel Presidente della Regione o in un suo delegato.

#### **COPERTURA FINANZIARIA DI CUI AL D. LGS 118/2011 E SS.MM.II.**

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

Il presente provvedimento è di competenza della Giunta Regionale ai sensi della l.r. n. 7/1997 art. 4 comma 4 lett. a).

L'Assessore proponente sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale.

#### **LA GIUNTA**

Udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore;

Vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento da parte del funzionario e del Dirigente della Sezione Attività Economiche Artigianali e Commerciali, che ne attestano la conformità alla vigente legislazione;

A voti unanimi espressi nei modi di legge;

#### **DELIBERA**

- di prendere atto e di approvare quanto espresso in narrativa e che qui si intende integralmente riportato;
- di approvare, in applicazione della legge n. 123/2017 di conversione del D.L. 91/2017, articoli 4 e 5, il piano strategico della ZES Ionica Interregionale, aggiornato alle osservazioni ricevute da ultimo con nota del Ministro per il Sud prot. n.534-P-19/03/2019, allegato alla presente quale parte integrante;
- di nominare, ai sensi dell'art.6 comma 1 lett. i) del DPCM n.12 del 2018, quale proprio rappresentante in seno al Comitato di indirizzo della Zes Ionica Interregionale l'Assessore allo Sviluppo Economico;
- di dare atto che la Sezione Attività Economiche acquisirà da parte dell'interessato la dichiarazione dell'assenza di cause di inconfiribilità o di incompatibilità, rese ai sensi del D lgs 8 aprile 2013 n.39 e dell'art.8 co. 5 della DGR n.24 del 2017 entro 15 gg. dalla notificazione del provvedimento di nomina;
- di dare atto che l'incarico decorrerà fino ad eventuale nuova nomina e che la partecipazione del rappresentante in seno al Comitato di indirizzo della ZES Ionica Interregionale è a titolo gratuito e non comporta la corresponsione di alcun compenso;
- di pubblicare il presente provvedimento sul Burp e sul sito regionale della Regione Puglia;
- di demandare alle strutture del Dipartimento Sviluppo Economico la trasmissione del presente Piano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e ai Ministri competenti con nota a firma congiunta di entrambe le Regioni.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA  
ROBERTO VENNERI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA  
MICHELE EMILIANO



**REGIONE  
PUGLIA**



**REGIONE  
BASILICATA**

# **PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO ZES INTERREGIONALE IONICA**

MARZO 2019







## INDICE

<b>1. EXECUTIVE SUMMARY</b>	<b>8</b>
1.1 Introduzione	8
1.2 Le opzioni strategiche di fondo	9
1.3 L'architettura della ZES Interregionale Ionica	11
1.4 L'architettura amministrativa e la governance	11
1.5 Gli strumenti fiscali e finanziari	13
1.5.1 Gli strumenti agevolativi in Puglia	14
1.5.2 Gli strumenti agevolativi in Basilicata	14
<b>2. IL TESSUTO ECONOMICO</b>	<b>17</b>
2.1 L'economia pugliese nel contesto del Mezzogiorno	17
2.2 Le relazioni commerciali della Puglia nel contesto globale	18
2.2.1 L'interscambio delle merci	18
2.2.2 L'interscambio dei servizi	19
2.2.3 Apertura internazionale	20
2.3 L'export dei principali settori pugliesi	21
2.3.1 Aerospazio	21
2.3.2 Agroalimentare	21
2.3.3 Automotive	23
2.3.4 Farmaceutico	25
2.3.5 Mobili	26
2.3.6 Tessile e abbigliamento	27
2.3.7 Prodotti energetici, metallurgici e chimici	29
2.4 L'economia regionale lucana	30
2.4.1 Andamenti settoriali	31
2.4.2 Demografia delle imprese lucane	32
2.4.3 Export lucano	32
2.4.4 Il mercato del lavoro	33
2.4.5 L'importanza del sistema agroindustriale	35
2.4.6 Le specializzazioni produttive regionali	36
<b>3. IL QUADRO INFRASTRUTTURALE</b>	<b>38</b>
3.1 Le infrastrutture portuali pugliesi	38
3.1.1 Approdi e dotazioni	38
3.1.2 Traffici marittimi	38
3.2 Aeroporti	40
3.3 Strade	42



REGIONE  
PUGLIAREGIONE  
BASILICATA

<b>3.4 Ferrovie</b>	<b>44</b>
<b>3.5 Interporti e piattaforme logistiche</b>	<b>47</b>
3.5.1 La Piattaforma logistica ferroviaria integrata di Foggia-Incoronata	47
3.5.2 Interporto Regionale della Puglia	48
3.5.3 La Piastra Logistica di Taranto	48
3.5.4 Il Centro di carico intermodale di Francavilla Fontana	49
<b>3.6. Nuovi interventi infrastrutturali</b>	<b>50</b>
3.6.1 L'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano	50
3.6.2 La pianificazione strategica della Regione Puglia	50
<b>3.7 Il sistema infrastrutturale lucano</b>	<b>53</b>
3.7.1 Accessibilità delle Aree ZES lucane rispetto all'hub del porto di Taranto	54
3.7.2 Assetto della rete TEN-T di riferimento	56
3.7.3 Le infrastrutture ferroviarie per il trasporto merci	57
3.7.4 Interventi sul sistema stradale	60
3.7.5 Interventi sul sistema aeroportuale	61
3.7.6 Collegamenti dei poli logistici delle aree ZES con il porto di Taranto	62
<b>4. I SISTEMI DI IMPRESA NELLA ZES IONICA</b>	<b>70</b>
<b>4.1 Il versante pugliese</b>	<b>70</b>
4.1.1 Taranto capitale industriale del Mediterraneo proiettata verso il mondo	70
4.1.2 Il ruolo del porto tarantino	72
4.1.2.1 La Vision del porto di Taranto ed il FuturePort Innovation Hub	74
4.1.2.2 L'estensione dei poteri del Commissario Straordinario di Taranto	77
4.1.3 Numeri e profili di una identità produttiva	78
4.1.4 Agroindustria e turismo	81
4.1.5 Il più vasto comprensorio produttivo di riferimento	82
4.1.6 I fatturati delle maggiori imprese con sede legale nella provincia di Taranto	83
<b>4.2 Il versante lucano</b>	<b>85</b>
4.2.1 Da area cerniera logistica a triangolo di sviluppo	85
4.2.2 Il nesso economico funzionale tra aree ZES lucane e il porto di Taranto	87
4.2.3 Profili, tendenze dell'industria lucana	90
<b>5. LA PERIMETRAZIONE DELLA ZES IONICA</b>	<b>95</b>
<b>5.1 Orientamenti generali e scelte</b>	<b>95</b>
5.1.1 Criteri di identificazione delle aree	95
5.1.2 Il versante pugliese della ZES	96
5.1.3 Il versante lucano della ZES	98
5.1.4 Tabella di sintesi aree ZES Ionica	100
<b>5.2 Polo di Taranto</b>	<b>102</b>
5.2.1 Attività da promuovere e rafforzare	103
5.2.1.1 Oltre la siderurgia: diversificazione produttiva nel tarantino	104
5.2.1.2 L'impiantistica ionica	105
5.2.1.3 La navalmeccanica verso una nuova frontiera	106
5.2.1.4 Il possibile rapporto con la FCA a Melfi	107
5.2.1.5 Altri comparti manifatturieri sui quali puntare	107
5.2.1.6 La petrolchimica	108
5.2.1.7 Tecnologie per bonifiche e tutela di ambiente e salute	108
5.2.1.8 L'industria dell'ospitalità e le sue filiere manifatturiere	109





5.2.2 Porto di Taranto	110
5.2.3 Area retroportuale Distripark di Taranto	111
5.2.4 Area retroportuale ASI di Taranto	112
5.2.5 Area retroportuale privata di Taranto	113
5.2.6 Area PIP Talsano Est di Taranto	114
5.2.7 Area PIP Paolo VI di Taranto	116
5.2.8 Area PIP di Statte	117
5.2.9 Area PIP di Mottola	118
5.2.10 Area Industriale e PIP di Massafra	119
5.2.11 Area Industriale di Martina Franca	120
<b>5.3 Polo di Grottaglie</b>	<b>121</b>
5.3.1 Attività da promuovere e rafforzare	121
5.3.1.1 Il settore aeronautico e aerospaziale	121
5.3.1.2 L'industria agroalimentare	122
5.3.2 Aeroporto di Grottaglie	123
5.3.3 Area di sviluppo aeroportuale Grottaglie	124
5.3.4 Area PIP ampliamento Grottaglie	125
5.3.5 Area Industriale di Monteiasi	126
5.3.6 Area PIP di Faggiano	128
5.3.7 Area Industriale di San Giorgio Ionico	130
5.3.8 Area Industriale di Manduria	131
5.3.9 Area PIP di Francavilla Fontana	132
5.3.10 Centro Intermodale di Francavilla Fontana	132
5.3.11 Area PIP di Carosino	134
<b>5.4 Polo di Melfi</b>	<b>135</b>
5.4.1 Attività da promuovere e rafforzare	135
5.4.2 Area ASI di San Nicola di Melfi	136
5.4.3 Area ASI Valle di Vitalba	138
<b>5.5 Polo di Ferrandina</b>	<b>139</b>
5.5.1 Attività da promuovere e rafforzare	140
5.5.2 Area ASI di Balvano e Baragiano	142
5.5.3 Area ASI di Tito	144
5.5.4 Aree ASI di Jesce, La Martella e Venusio (Matera)	145
5.5.5 Area ASI della Val Basento (Ferrandina e Pisticci)	150
5.5.6 Area PAIP di Policoro	153
5.5.7 Area Industriale di Scanzano Jonico	153
<b>5.6 Polo di Galdo di Lauria</b>	<b>155</b>
5.6.1 Attività da promuovere e rafforzare	155
5.6.2 Area Industriale di Galdo di Lauria	156
5.6.3 Area ASI di Viggiano	158
5.6.4 Area ASI di Senise	160
<b>6. L'IMPATTO SOCIALE ED ECONOMICO ATTESO</b>	<b>162</b>
<b>6.1 Il versante pugliese</b>	<b>162</b>
6.1.1 Premessa	162
6.1.2 Il sistema degli incentivi pubblici	162
6.1.3 L'attrazione degli investimenti privati	163
6.1.4 Stima dell'impatto economico e sociale	164
6.1.4.1 Ristrutturazione del settore siderurgico	164
6.1.4.2 Il transhipment sul molo polisettoriale di Taranto	165
6.1.4.3 Decommissioning navale e aeronautico	165





REGIONE  
PUGLIA



REGIONE  
BASILICATA

6.1.4.4 Costruzioni di beni strumentali di grandi dimensioni	165
6.1.4.5 Agroalimentare	166
<b>6.2 Il versante lucano</b>	<b>166</b>
6.2.1 Stima dell'impatto sociale ed economico atteso	166
6.2.2 Attrazione investimenti ed internazionalizzazione	169
6.2.2.1 Interventi a sostegno della produzione	170
6.2.2.2 Interventi a sostegno del mercato del lavoro	173
<b>7. SEMPLIFICAZIONI E GOVERNANCE</b>	<b>176</b>
<b>7.1 Orientamento generale</b>	<b>176</b>
<b>7.2 Quadro normativo ed amministrativo regionale della Puglia</b>	<b>178</b>
<b>7.3 Quadro normativo ed amministrativo regionale della Basilicata</b>	<b>181</b>
<b>7.4 Governance della ZES Interregionale Ionica</b>	<b>184</b>
7.4.1 Il livello strategico-politico	185
7.4.1.1 Il Comitato di indirizzo	185
7.4.1.2 Cabina di pilotaggio ZES Interregionale Ionica	186
7.4.2 Il livello gestionale-amministrativo	188
7.4.2.1 Il SUA	188
7.4.2.2 L'Ufficio ZES	188
7.4.2.2 La struttura di progetto in Puglia	189
7.4.2.3 La struttura di progetto in Basilicata	190
<b>7.5 Linee guida per un piano di marketing integrato</b>	<b>193</b>
7.5.1 Le fasi del piano di marketing integrato.	195
7.5.2 Strumenti attivabili e aspetti finanziari	197
<b>8. AGEVOLAZIONI FISCALI E FINANZIARIE</b>	<b>199</b>
<b>8.1 Le agevolazioni fiscali e finanziarie nella ZES Interregionale Ionica</b>	<b>199</b>
<b>8.2 Gli strumenti finanziari a supporto della ZES: il versante pugliese</b>	<b>200</b>
8.2.1 Il Piano Operativo Regionale (P.O.R.)	206
8.2.1.1 I Contratti di Programma	207
8.2.1.2 I Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA)	208
8.2.1.3 I Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA) - Turismo	210
8.2.1.4 Aiuti agli investimenti delle piccole e medie imprese	211
8.2.1.5 TecnoNidi	212
8.2.1.6 N.I.D.I.	214
8.2.1.7 Aiuti per la tutela dell'ambiente - Titolo VI	215
8.2.1.8 Fondo di Garanzia PMI	217
8.2.1.9 Estrazione dei talenti	217
8.2.2 Il rilancio delle aree di crisi industriale - legge 181/1989	219
8.2.2.1 Le aree di crisi industriale complessa	219
<b>8.3 Gli strumenti finanziari di supporto alla ZES: il versante lucano</b>	<b>221</b>
8.3.1 Interventi a sostegno della produzione	224
8.3.2 Interventi a sostegno del Mercato del Lavoro	227





<b>APPENDICI</b>	<b>230</b>
<b>A. QUADRO NORMATIVO E MODALITÀ ATTUATIVE</b>	<b>232</b>
A.1 Porti, logistica e connessioni intermodali nella nuova agenda politico-istituzionale	232
A.2 Retroportualità, infrastrutture e fisco	234
A.3 Il decreto legge n. 91/2017 ed i suoi destinatari	236
A.3.1 Il Comitato di Indirizzo delle ZES	237
A.3.2 Benefici economici e condizioni operative	238
A.3.3 I decreti attuativi: il primo ex art. 4 l. n. 123/2017	241
A.3.4 Il secondo d.p.c.m. ex art. 5 l. n. 123/2017	244
A.4 Verso l'istituzione di due ZES in Puglia	246
<b>B. IL PERCORSO DI DEFINIZIONE DEL PIANO STRATEGICO</b>	<b>250</b>
B.1 Iter elaborativo del piano strategico in Puglia	250
B.2 Il coinvolgimento degli stakeholder in Puglia	253
B.3 Iter elaborativo del piano strategico in Basilicata	258
B.4 Il coinvolgimento degli stakeholder in Basilicata	259
B.4.1 I fase della concertazione	260
B.4.2 II fase della concertazione	262
B.4.3 Conclusioni	264
B.5 Concertazione interregionale	264





## 1. Executive summary

### 1.1 Introduzione

Il Decreto “Sud” assegna alle Regioni il compito di definire proposte di istituzione di ZES sul loro territorio, con un percorso partecipato dagli stakeholder locali che si conclude con l’approvazione da parte della Presidenza del Consiglio di un apposito d.p.c.m.. Secondo il comma 2 dell’art. 4 del decreto Sud:

*“Per ZES si intende una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un’area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell’11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)”.*

Il processo di istituzione delle ZES si inserisce in un più complessivo sforzo che il nostro Paese sta conducendo per superare ritardi e inefficienze del sistema portuale e logistico e che ha visto tappe importanti nell’adozione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, nel riassetto e accorpamento delle Autorità portuali esistenti e nell’avvio della programmazione per “aree logistiche integrate” (ALI), che mettono a sistema, porti, aree retroportuali, interporti e piattaforme logistiche e infrastrutture di collegamento in una logica di interconnessione ai corridoi multimodali della rete TEN-T.

Il processo di definizione del Piano Strategico della ZES Interregionale Ionica ha comportato un fitto confronto tra le due amministrazioni regionali (Puglia e Basilicata) e l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio con una intensa attività di concertazione con le parti interessate – organizzazioni datoriali e sindacali, amministrazioni locali – che ha consentito di meglio mettere a fuoco le potenzialità e l’attrattività delle singole aree e le relative priorità di sviluppo e di addivenire a una ipotesi di perimetrazione della ZES coerente e largamente condivisa.

Riguardo alla dimensione interregionale della ZES Ionica, va rilevato che l’art. 4 bis del decreto-legge 91/2017, convertito in legge 3 agosto 2017 n. 123, prevede che:

*“le regioni che non posseggono aree portuali aventi tali caratteristiche possono presentare istanza di istituzione di una ZES solo in forma associativa, qualora contigue, o in associazione con un’area portuale avente le caratteristiche di cui al comma 2”.*

In ragione di questa possibilità, la Basilicata, in quanto priva di aree portuali, ha scelto di partecipare al processo di costituzione della ZES in forma associativa insieme alla Regione Puglia, sulla base di considerazioni strategiche relativamente alla proiezione di buona parte del tessuto produttivo lucano verso l’area ionica pugliese, a cui è confinante. Posta al centro del Mezzogiorno, la Basilicata è infatti terra di riacciacimenti, di potenziali connessioni tra i corridoi tirrenico e adriatico oltre che essere retroterra di sistemi produttivi e logistici ubicati nelle Regioni con essa confinanti, tra cui in particolare la Puglia, con i quali è costante e significativo uno scambio e, in taluni casi, una interdipendenza economica funzionale.

Le esperienze di altri paesi evidenziano che il successo ovvero il fallimento di una ZES dipende da diversi fattori, tra cui un ruolo chiave riveste l’interpretazione e la previsione dei cambiamenti strutturali delle aree coinvolte, con particolare attenzione alla direzione dei grandi flussi commerciali, soprattutto internazionali, di riferimento e di obiettivo dell’area portuale compresa nella ZES. Il successo della ZES dipende in misura decisiva





possibilità di aumentare la produttività delle aree coinvolte superando la mera dipendenza dalle forme di sussidio il cui beneficio è limitato nel tempo.

Tra le aree coinvolte nel processo di costituzione delle ZES in Italia risulta di vitale importanza l'esistenza di connessioni di carattere economico e funzionale con il porto, siano esse già presenti o solo potenziali. Solo la crescita e/o lo sviluppo di tali connessioni permetterà alla costituenda ZES di ottenere quei benefici derivanti dall'incremento di produttività capace di perdurare nel corso del tempo e di attrarre investimenti in modo stabile. In particolare si evidenzia l'esistenza di connessioni:

- di carattere *economico e funzionale* tra ampi ed importanti settori produttivi della Regione Basilicata e della Regione Puglia (salotti, meccanica, agroalimentare, ecc.);
- di carattere *logistico* tra l'intero sistema logistico delle due regioni e l'area portuale di Taranto.

### 1.2 Le opzioni strategiche di fondo

Il *tessuto economico* e produttivo di Puglia e Basilicata si caratterizza, come larga parte del Mezzogiorno d'Italia, per la preponderante presenza di imprese piccole e piccolissime, poco capaci di adeguarsi ai cambiamenti tecnologici e strutturali richiesti dal contesto globale dei mercati. Limitata, ma di rilievo, è la presenza di grandi gruppi industriali nazionali e internazionali, mentre le aziende di medie dimensioni, più di altre capaci di innovare e di promuovere dinamiche di crescita dell'apparato produttivo locale, sono ancora una realtà da sviluppare.

Quanto alla *infrastrutturazione logistica e di trasporto*, si riscontra un adeguato – seppur migliorabile – quadro di interconnessioni tra il sistema portuale e le altre reti di trasporto (ferrovia, strade, aeroporti), mentre l'accessibilità autostradale risulta più servente alla dorsale adriatica pugliese.

Nonostante questi limiti strutturali, per la cui soluzione sono comunque stati attivati ingenti investimenti pubblici, l'economia – anche industriale – delle due regioni sta mostrando negli ultimi anni interessanti segnali di ripresa e un dinamismo che fa ben sperare nella possibilità di un "salto di qualità" negli anni a venire. Un salto di qualità che non deve andare solo nella direzione della crescita puramente quantitativa degli indicatori di performance economica delle imprese e delle economie regionali nel loro complesso, ma che deve invece configurare uno scenario di *crescita intelligente, sostenibile, e inclusiva* che impatti l'intero assetto sociale delle due regioni.

Il territorio ricompreso nella ZES Interregionale Ionica ha già pagato in passato pesanti tributi a un modello di industrializzazione che non teneva in gran conto il costo delle esternalità ambientali e sociali dei propri modelli di produzione, con impatti ancora oggi dolorosamente evidenti, soprattutto nell'area di Taranto e nelle aree di estrazione petrolifera in Basilicata. La Zona Economica Speciale non va dunque intesa come una "zona franca" in cui rilassare prescrizioni, obblighi e controlli e rendere possibili investimenti ad alto impatto ambientale che altrove non sarebbero possibili, ma anzi come un laboratorio in cui promuovere e sperimentare nuovi modelli di produzione, basati sul paradigma dell'**economia circolare** (*blue economy*) e sui principi della riduzione dell'utilizzo delle risorse naturali, del riciclo e del riutilizzo di scarti e sottoprodotti.

Tutto questo richiede capacità di visione strategica e un elevato livello di dialogo e collaborazione da parte degli attori sia pubblici che privati, nonché robusti investimenti





nello sviluppo di conoscenza e nell'adozione di innovazioni di carattere tecnologico e organizzativo.

Si inserisce dunque in questa dinamica la creazione della Zona Economica Speciale Interregionale Ionica, come strumento per facilitare l'attrazione di investimenti diretti, soprattutto esteri, e promuovere la crescita della competitività delle imprese, l'incremento delle esportazioni e dei traffici portuali, la creazione di nuovi posti di lavoro, e il più generale rafforzamento del tessuto produttivo e logistico, attraverso stimoli alla crescita industriale e all'innovazione.

In estrema sintesi, le *opzioni strategiche* di fondo della istituenda ZES sono quelli di:

- A. **attirare investimenti di grandi gruppi** nazionali o multinazionali che consentano:
  - di alimentare un effetto volano per il **lancio della ZES** in grado di contaminare positivamente l'ecosistema produttivo e logistico e contribuire al rilancio dei traffici portuali;
  - di **rafforzare**, in un'ottica di integrazione e completamento delle *supply chain*, **settori** che dispongono già di una consistente base produttiva (come nel caso dell'agroalimentare, dell'automotive, della logistica e della distribuzione, della farmaceutica, della chimica e dell'aeronautica, variamente presenti nei poli della ZES Interregionale Ionica);
  - di **assorbire la mano d'opera in uscita** da settori in crisi o soggetti a pesanti ristrutturazioni;
- B. fare dell'**innovazione** un fattore strategico distintivo per l'attrattività globale della ZES Ionica, attraverso la costruzione di un ambiente di business che favorisca l'incontro tra il mondo della produzione e della logistica e il mondo della ricerca e dell'Università, con un focus specifico sulla creazione di nuove imprese (anche *start-up*), professionalità, servizi ad alto valore aggiunto;
- C. **promuovere investimenti da parte delle piccole e medie imprese locali** nei settori di riferimento dell'economia regionale, quali l'agroalimentare, l'*automotive*, la meccanica, la gomma, il TAC, il legno-mobilia, il *packaging*, PICT, i servizi, la grande distribuzione e il turismo, finalizzati all'innovazione di prodotto, al consolidamento delle *supply chain* e all'espansione dei mercati di sbocco, soprattutto esteri;
- D. **promuovere l'integrazione delle catene del valore** a livello regionale e interregionale, attraverso la valorizzazione e il rilancio del ruolo e delle funzioni di integrazione logistica e produttiva dei sistemi portuali e delle piattaforme e degli snodi logistici regionali.

Una più puntuale definizione degli obiettivi di sviluppo settoriale è data nel contesto della descrizione dei singoli "poli" territoriali in cui è articolata la ZES Interregionale Ionica.

Preme in ogni caso sottolineare come, al di là delle agevolazioni fiscali, delle semplificazioni amministrative e regolamentari e degli altri vantaggi che l'istituzione di una ZES potrà determinare sui territori in essa ricompresi, la valenza strategica di questa operazione sta soprattutto nel costituire una preziosa opportunità per affrontare in maniera finalmente integrata le politiche regionali di sviluppo industriale, in un'ottica di sostenibilità economica, sociale e ambientale e di crescita intelligente, all'interno di un quadro di opzioni strategiche condivise e di un migliore raccordo tra gli attori pubblici e privati del territorio. Se si riuscirà a cogliere questa sfida, allora i benefici della creazione della ZES non si limiteranno a quelli, pur sempre limitati, fruibili dalle aziende in essa insediate, ma si riverbereranno, con effetto di sistema, sull'intera economia delle due regioni.





### 1.3 L'architettura della ZES Interregionale Ionica

La ZES Interregionale Ionica include, oltre al porto di Taranto e all'area aeroportuale di Grottaglie, le aree produttive che gravitano intorno a cinque poli di sviluppo (Taranto, Grottaglie, Melfi, Ferrandina e Galdo di Lauria)<sup>1</sup> ciascuno di essi caratterizzato da:

- un buon livello di *coesione e interconnessione interna*, a livello economico e logistico;
- un grado significativo di *specializzazione settoriale*;
- un buon livello di *connessione fisica e funzionale* con l'area portuale tarantina.

La tabella seguente sintetizza le scelte effettuate.

Polo	Taranto	Grottaglie	Melfi	Ferrandina	Galdo di Lauria
<b>Estensione</b>	845,55Ha	672,56 Ha	195 Ha	753 Ha	113 Ha
<b>Comuni interessati</b>	Martina Franca Massafra Mottola Statte Taranto	Carosino Faggiano Francavilla Fontana Grottaglie Manduria Monteiasi San Giorgio Ionico	Atella Melfi	Balvano Baragiano Ferrandina Matera Pisticci Policoro Scanzano Ionico Tito	Lauria Senise Viggiano
<b>Snodi logistici</b>	Piastra logistica portuale di Taranto	Aeroporto Grottaglie Centro Intermodale Francavilla Fontana	Polo logistico di Melfi	Piattaforma logistica di Ferrandina	Autoparco di Galdo di Lauria
<b>Settori di riferimento</b>	Agroalimentare Energia e Ambiente Chimica Logistica Meccanica Navalmeccanica ICT	Aeronautica Agroalimentare Logistica ICT	Automotive Agroalimentare Logistica	Agroalimentare Ambiente Automotive Chimica Energia Logistica Meccanica Mobilito	Commercio Costruzioni Serramenti

L'estensione complessiva della ZES del Mar Ionio è pari ad ettari 2.579,11 di cui 1.518,11 ricadenti in Puglia e 1.061 in Basilicata.

### 1.4 L'architettura amministrativa e la governance

In materia di semplificazione ed accelerazione dei procedimenti<sup>2</sup>, le regioni Puglia e Basilicata ritengono di doversi affidare, in ottemperanza all'attuale quadro normativo, a

<sup>1</sup> Nella definizione delle aree produttive e commerciali da includere nella ZES, sono state tenute in conto esigenze per certi versi contrastanti, quali quelle di non penalizzare aree sub-regionali che esprimono significative potenzialità di sviluppo e di evitare al tempo stesso una eccessiva frammentazione e dispersione territoriale delle aree selezionate, cosa che avrebbe vanificato il senso stesso di "zona economica speciale". Un altro punto di equilibrio su cui si è lavorato è stato quello di coniugare l'esigenza di disporre di sufficienti aree libere da insediamenti preesistenti, e dunque disponibili a nuovi investimenti, con quella di non creare eccessive sperequazioni tra aziende fisicamente contigue, permettendo anche ad imprese esistenti di espandere le proprie attività.

<sup>2</sup> Ci si riferisce a quanto verrà approvato dalla Cabina di regia nazionale, così come previsto dall'art. 5 comma 1, lettera c) del D.L. n. 91/2017 riformato.





poche ma incisive misure che – in coerenza con i criteri di **economicità, efficacia, imparzialità, pubblicità, legalità e trasparenza** già enunciati dalla legge 241/90 – promuovano e garantiscano l'insediamento e lo sviluppo di imprese in area ZES.

Al di là del percorso di semplificazione amministrativa che le due regioni hanno da tempo avviato attraverso l'adozione di leggi regionali, regolamenti e linee guida, esse intendono proporre, secondo le forme stabilite dai rispettivi ordinamenti, un **set di misure comuni** da applicare a **livello gestionale-amministrativo**.

Di seguito le proposte più rilevanti:

- utilizzare, nell'ambito dei procedimenti autorizzativi, **regimi di mera comunicazione o segnalazione di inizio attività** o, comunque, regimi il più possibile semplificati;
- individuare, per chiunque abbia interesse a investire in area ZES, lo **Sportello Unico Amministrativo (SUA)** istituendo presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, come responsabile unico del procedimento ai sensi della legge n. 241 del 1990; lo Sportello si avvarrà delle Strutture di Progetto di Puglia e Basilicata, con riguardo a tutti gli aspetti procedurali e amministrativi, funzionali al completamento del procedimento e di un Ufficio ZES, istituendo presso il porto di Taranto per tutti gli aspetti informativi e pre-istruttori;
- trasferire alla **competenza esclusiva del Comitato di indirizzo** - che la esercita attraverso la descritta struttura operativa - la formazione e il rilascio di **un'autorizzazione unica (AU-ZES)**, a valle di provvedimenti legislativi che disciplinino tale fattispecie. L'autorizzazione unica sostituisce tutte le autorizzazioni, intese, licenze, concessioni, nulla osta e permessi che debbano comunque essere resi da altri enti (Comuni, Province, Città Metropolitana, Consorzi ASI 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 lett. a) del decreto-legge 91/2017;
- individuare le procedure di insediamento in area ZES come procedure di **interesse pubblico strategico**, pertanto avente carattere prioritario in termini di avvio dei procedimenti autorizzativi;
- **ridurre i tempi** previsti per l'espletamento delle procedure, in applicazione dell'attuale normativa in tema di semplificazione (d.p.r. 194/2016 - Regolamento recante norme per la semplificazione e l'accelerazione dei procedimenti amministrativi; legge 241/1990 e s.m.i. ed altra; d.l. 91/2017);
- procedere alla **soppressione di norme e leggi** non più attuali e/o alla creazione di testi unici in materie specifiche (norme ambientali regionali, pianificazione e gestione del territorio, attività produttive);
- definire le procedure di **deroga** ed i poteri sostitutivi;
- adottare la **conferenza di servizi semplificata** quale unico strumento operativo per l'acquisizione di 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;
- procedere alla completa **digitalizzazione** dei procedimenti autorizzativi;
- definire modalità comuni di **verifica e controllo** degli obiettivi attesi.

La Regione Puglia e la Regione Basilicata si impegnano, altresì, ad **accogliere in toto** le indicazioni in materia di semplificazioni individuate dal decreto-legge 91/2017, con





quelle che verranno approvate dalla Cabina di regia nazionale, secondo quanto disposto dall'art. 5 comma 1, lettera a)-*quinques* del d.l. richiamato.

La *governance* della ZES Ionica è articolata - secondo un approccio integrato - attorno ad una struttura che vede il **Comitato di Indirizzo** in relazione funzionale e programmatica con:

- una **Cabina di pilotaggio** interregionale, presieduta dal Segretario generale dell'AdSP del Mar Ionio (AdSPMI), con funzioni di supporto al Comitato di Indirizzo per le attività di pianificazione, regolamentazione, monitoraggio e collegamento con le strutture operative regionali;
- lo **Sportello Unico Amministrativo (SUA)** istituendo presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio che, in qualità di responsabile unico del procedimento ai sensi della legge n. 241 del 1990, si avvarrà delle **Strutture di Progetto** della Regione Puglia e della Regione Basilicata nonché dell'**Ufficio ZES**, istituendo presso il porto di Taranto.

### 1.5 Gli strumenti fiscali e finanziari

Gli strumenti fiscali e finanziari, che verranno messi a disposizione da Regioni ed enti locali, saranno indispensabili per migliorare la competitività e l'attrattività delle ZES, specie in relazione delle **limitazioni al credito d'imposta**, dell'istituzione delle **Zone Logistiche Semplificate (ZLS)**, della **concorrenza** tra ZES del Meridione d'Italia e tra quest'ultime ZLS e ZES estere.

Secondo l'art. 6 lettera g) del d.p.c.m. del 25 gennaio 2018 n.12, il Piano di sviluppo strategico dovrà contenere, tra l'altro, "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".

Nel solco tracciato dalla previsione normativa, la Regione Puglia e la Regione Basilicata, stanno considerando, l'opportunità di **ridurre la pressione fiscale** di loro competenza all'interno delle aree della ZES Interregionale Ionica; allo stesso modo, stanno facendo i Consorzi ASI di Puglia e Basilicata.

Di seguito, le **agevolazioni fiscali e finanziarie** ipotizzate su scala regionale.

STRUMENTO	DESTINATARI	OBIETTIVO
IRAP	Imprese in area ZES	Rimodulazione dell'imposta.
Spese pratica di istruttoria – Consorzi ASI Puglia	Imprese in area ZES.	Esenzione dal pagamento delle relative spese d'istruttoria.
Spese pratica di istruttoria – Consorzi ASI Potenza e Matera		Riduzione tariffa (una tantum) dall'1% allo 0,5% sul valore complessivo degli investimenti.
Le agevolazioni in materia IRAP sono soggette a vincoli comunitari, temporali e regolamentari nonché ad obblighi dichiarativi; la loro previsione è meramente indicativa e verrà meglio definita dalle strutture competenti a seguito dell'istituzione della ZES Interregionale Ionica.		

Ulteriore supporto alle aziende che decidano di investire nei territori della ZES Interregionale Ionica, potrà essere fornito dagli strumenti finanziari, già presenti nelle rispettive offerte regionali.





### 1.5.1 Gli strumenti agevolativi in Puglia

L'offerta pugliese si preoccupa di garantire l'appetibilità della ZES Interregionale Ionica attraverso un ventaglio di opportunità che permetta di integrare, in maniera circolare, l'offerta nazionale già esistente ad una programmazione regionale pienamente coerente e compatibile con gli obiettivi e i divieti comunitari: pronta a recepire ed intercettare i fabbisogni di imprese e cittadini affinché possa costituirsi – di concerto – una forma del tutto nuova di “governo responsabile del territorio”.

Un mix di strumenti e di incentivi, le cui leve - **ricerca ed innovazione, competitività ed occupazione, sostenibilità e qualità ambientale, lungimiranza e merito** – sono messe al servizio di coloro i quali intendano investire nella componente pugliese della ZES Ionica.

Di seguito, le proposte più significative:

STRUMENTO	DESTINATARI	OBIETTIVO
Contratti di Programma	Imprese di grande dimensione. Possono aderire anche piccole e medie imprese, in regime di contabilità ordinaria.	Finanzia programmi di investimento (ricerca e sviluppo; progetti industriali per lo sfruttamento di tecnologie o soluzioni innovative).
PIA	Medie imprese (sia singolarmente che con eventuale coinvolgimento di altre PMI).	Finanzia progetti integrati con investimenti in ricerca e sviluppo o con l'industrializzazione di risultati derivanti da attività di ricerca già svolte.
	Imprese di piccole dimensioni.	Finanzia progetti integrati (produzione di beni e/o servizi) con investimenti in ricerca e sviluppo e/o in innovazione tecnologica dei processi e dell'organizzazione.
PIA Turismo	Micro, piccole e medie imprese.	Finanzia investimenti per il recupero ed il riutilizzo di strutture già esistenti.
Aiuti agli investimenti delle piccole e medie imprese	Imprese di piccola e media dimensione	Finanzia investimenti di imprese che operano in alcuni settori (es. manifatturiero, commercio, ICT artigianato).
TecnoNidi	imprese di piccola dimensione (es. <i>start-up</i> innovative)	Agevolazioni per avvio o sviluppo piani di investimento a contenuto tecnologico.
N.I.D.I.	Soggetti svantaggiati e imprese inattive costituite da non più di 6 mesi (dalla presentazione della domanda).	Finanzia investimenti finalizzati alla creazione di nuove imprese e al ricambio generazionale.
Aiuti per la tutela dell'ambiente – Titolo VI	Micro, piccole e medie imprese.	Agevolazioni per investimenti in: efficienza energetica; cogenerazione ad alto rendimento; produzione di energia da fonti rinnovabili.
Fondo Garanzia PMI	Micro, piccole e medie imprese; liberi professionisti.	Concessione garanzie per finanziamenti.
Estrazione dei talenti	Team di aspiranti imprenditori innovativi.	Finanzia percorsi personalizzati di accompagnamento alla creazione d'impresa.
Legge 181/89	Imprese in area di crisi industriale complessa	Finanziamento di programmi di investimento

### 1.5.2 Gli strumenti agevolativi in Basilicata

Attraverso il riconoscimento del ruolo strategico delle aree ZES, la Regione Basilicata intende amplificare l'impatto degli interventi in essere e sviluppare una strategia che valorizzi gli ambiti produttivi e tecnologici di eccellenza e punti su **innovazione, competitività, posizionamento strategico sui mercati nazionali ed internazionali, rimodellamento organizzativo** del sistema produttivo lucano.





L'obiettivo è quello di dedicare un'attenzione speciale: allo sviluppo economico, sociale, ambientale e sostenibile; alle politiche innovative su scuola, PMI, energia; al sostegno all'occupazione stabile, all'inclusione attiva; alla qualità dell'apprendimento.

In tabella, alcune delle misure in campo:

STRUMENTO	DESTINATARI	OBIETTIVO
Pacchetti integrati di agevolazione -PIA	Imprese operanti nelle aree di specializzazione della S3 regionale.	Finanzia progetti integrati con investimenti in ricerca e sviluppo o con l'industrializzazione di risultati derivanti da attività di ricerca già svolte.
Servizi di innovazione per le PMI	Imprese di piccola e media dimensione	Acquisto di servizi per l'innovazione tecnologica, strategica, organizzativa e commerciale
Cluster	Imprese, centri di ricerca	Sostegno alla creazione e sviluppo dei cluster tecnologici della Regione Basilicata nei 5 settori di specializzazione della S3 e alla realizzazione di progetti di ricerca e sviluppo da parte delle imprese di settore.
Progetti complessi	Imprese e centri di Ricerca	Supporto alla realizzazione di progetti complessi presentati dal sistema delle imprese e della ricerca (Cluster) per lo sviluppo delle traiettorie tecnologiche sulle aree tematiche della S3.
"Sostegno ad investimenti finalizzati all'adozione delle tecnologie abilitanti dell'industria 4.0".	Imprese	Progetto d'investimenti innovativi finalizzati all'introduzione e allo sviluppo delle tecnologie abilitanti
Piani di sviluppo Industriale attraverso Pacchetti integrati di agevolazione (Mini Pia)	Micro, piccole e medie ovvero consorzi di imprese e società consortili	Finanziamento di interventi infrastrutturali di riqualificazione ambientale delle aree industriali, di recupero, efficientamento energetico e risparmio energetico delle aree, azioni di organizzazione della logistica attraverso il supporto alla mobilità sostenibile dell'area
Avviso Pubblico per il sostegno all'acquisto di servizi di supporto all'internazionalizzazione delle PMI	PMI	Favorire l'internazionalizzazione delle PMI
Efficientamento energetico delle imprese	Imprese	Cofinanziamento di progetti di investimento di efficienza energetica degli impianti produttivi e delle unità locali delle imprese e utilizzo delle fonti di energia rinnovabili per la produzione di energia destinata al solo 'autoconsumo dell'unità locale produttiva.
Credito di imposta	PMI lucane	Cofinanziamento della misura nazionale del credito di imposta per le PMI lucane operanti nei settori di specializzazione della S3.
"Capitale Lavoro"	Disoccupati	Servizi in favore della persona disoccupata, commisurato alla sua distanza dal mercato del lavoro utile a per favorire la ricerca di impiego.
SPIC 2020	Imprese	Sostenere la capacità competitiva dei sistemi produttivi regionali e l'adeguamento della professionalità dei lavoratori





"Borse di Borse di Dottorati di ricerca innovativi a caratterizzazione industriale con specializzazione nell'adozione delle tecnologie abilitanti dell'industria 4.0".	Studenti Universitari e Imprenditori	Stage in azienda all'estero e inserimento lavorativo tramite 18 borse di studio.
"Percorsi innovativi di alternanza scuola-lavoro nella Regione Basilicata. Industria 4.0"	Studenti	Per la formazione e l'occupazione dei giovani in Basilicata
Pacchetto Creooportunità	Startupper	Agevolazioni per la creazione e l'accompagnamento di imprese start up innovative e liberi professionisti
Integrazione dei fondi rischi dei confidi	Micro, piccole e medie imprese lucane	Facilitare l'accesso al credito delle micro, piccole e medie imprese lucane e dei liberi professionisti attraverso l'integrazione dei fondi rischi dei Confidi
Fondo regionale di venture capital	PMI	Favorire la nascita e lo sviluppo delle PMI localizzate o che intendono localizzarsi in Basilicata
Fondo regionale di tranched cover	PMI	Favorire l'accesso al credito e l'erogazione di nuova finanza a condizioni migliorative rispetto al mercato
Microcredito	Imprese/ Nuove Imprese	Favorire l'accesso al credito (nella misura massima di 25.000,00 estendibile di ulteriore 10.000,00) alle imprese costituite da meno di 5 anni, o alle nuove attività imprenditoriali.
Cofinanziamento del fondo di garanzia nazionale	PMI	Favorire accesso al credito alle PMI





## 2. Il tessuto economico

### 2.1 L'economia pugliese nel contesto del Mezzogiorno

Gli ultimi anni fanno registrare una moderata ripresa del Mezzogiorno d'Italia che, nel biennio 2015-2016, ha contribuito alla crescita del PIL nazionale per circa un terzo, a fronte del suo attuale peso produttivo di meno di un quarto, e ha visto una apprezzabile crescita delle esportazioni e della domanda interna, con *performance* positive concentrate soprattutto in Campania e Basilicata.

Un segno di particolare vitalità si registra nella **crescita dell'industria manifatturiera meridionale**, con un incremento di oltre il 7%, rispetto al 3% di media nazionale, che fa ben sperare nella sua capacità di riagganciarsi alla ripresa nazionale e internazionale. Restano in ogni caso elementi di debolezza delle imprese meridionali, meno capaci, per limiti dimensionali e strutturali, di accedere agli strumenti di politica industriale nazionale (vedi il Piano Industria 4.0). Significativo, a questo proposito, è il dato fornito dal Rapporto della Fondazione La Malfa (2016), per cui le imprese manifatturiere di media dimensione si sono ridotte dal 2008 al 2014 di ben il 37% nel Mezzogiorno (da 360 a 263), a fronte di un -23% in Italia. Altrettanto significativo è il fatto che l'ammontare delle agevolazioni complessivamente concesse nel Sud tra i primi anni Duemila e il 2013-2015 si è ridotto di oltre tre quarti (passando da 6,8 a 1,6 miliardi medi annui), toccando un punto di minimo nel triennio 2010-2012.

Al di là di questo, permane una situazione di grande sofferenza del tessuto sociale del Sud, ben rappresentata dagli alti tassi di disoccupazione (i più alti d'Europa), soprattutto di quella giovanile, dalla scarsa qualità dell'occupazione (bassi salari, contratti a tempo parziale, precarietà), dagli alti livelli di povertà e disuguaglianza e dal depauperamento del capitale umano meridionale (fuga dei cervelli).

Come ben sintetizza il "Rapporto SVIMEZ 2017", le maggiori criticità restano *"In primis l'eccessiva frammentazione del sistema produttivo meridionale, che è anche la principale concausa degli altri gap strutturali che concorrono a determinare il ritardo di sviluppo del Sud: il minor grado di diffusione delle attività di ricerca e innovazione, i più bassi livelli di internazionalizzazione, l'inserimento nelle catene globali del valore nelle posizioni a più basso valore aggiunto, le maggiori restrizioni nell'accesso al credito"*.

Riguardo alla Puglia, l'anno 2015 ha registrato una prima inversione di tendenza dopo i lunghi anni della crisi, pur in un quadro di luci e ombre che sostanzialmente conferma quanto prima descritto a riguardo del Mezzogiorno nel suo complesso. Quotiamo dal "Rapporto Puglia 2016" dell'IPRES:

*Nel 2015 il prodotto interno lordo (PIL) della Puglia si è attestato intorno a circa 70 miliardi di euro in valore nominale, con un peso del 18,5% sul PIL del Mezzogiorno e del 4,1% su quello medio nazionale. Rispetto al 2014 la regione ha avuto una crescita (+1,2%) del volume del PIL, superiore alla media nazionale (+0,7%) e a quella del Mezzogiorno (+1,1%).*

*Sul fronte della domanda interna hanno sostanzialmente tenuto i consumi delle famiglie, con una crescita, nel 2015 rispetto al 2014, di circa 1,5 punti percentuali, mentre, rispetto agli investimenti, l'analisi degli ultimi 15 anni, tra il 2000 e il 2014, mostra un trend fortemente negativo con un calo da circa 13,9 miliardi di euro del 2000 a 10,5 miliardi del 2014 (ovvero, con una contrazione di 3,4 miliardi di euro).*





*In tema di occupazione, nel periodo 2008-2015, a fronte di una contrazione complessiva di 107.000 occupati, si osserva un aumento dell'occupazione con bassa qualità (skill) sia tra i "colletti bianchi" sia tra i "colletti blu" e per le due componenti maschile e femminile (circa 56.000 occupati in più).*

Le tendenze descritte si sono sostanzialmente confermate nel 2016, anno in cui l'economia regionale ha continuato a crescere in misura moderata per effetto soprattutto della dinamica lievemente positiva dell'industria e dei servizi, sostenuta dalla domanda interna. In ogni caso, il prodotto interno lordo risulta ancora inferiore di quasi 9 punti percentuali rispetto al 2007, ultimo anno prima della crisi (-7 e -11 punti circa rispettivamente in Italia e nel Mezzogiorno).

Per quanto riguarda le imprese, il rapporto sulla Puglia della Banca d'Italia del 2016 evidenzia che<sup>3</sup>:

*La ripresa nell'industria in senso stretto è proseguita a un ritmo contenuto. Il lieve rafforzamento della domanda interna ha più che compensato il calo delle esportazioni. L'accumulazione di capitale ha ristagnato, risentendo dell'elevata quota di capacità produttiva inutilizzata. Nel settore delle costruzioni il valore della produzione ha registrato un lieve calo per effetto dell'andamento negativo del comparto residenziale. È proseguita la crescita dell'attività nel settore dei servizi, sostenuta anche dal comparto dei trasporti e da quello turistico, che continua a beneficiare dell'aumento delle presenze, soprattutto di turisti stranieri.*

*Il lieve miglioramento della situazione congiunturale ha contribuito a rafforzare la redditività aziendale. Negli ultimi anni la crescita dell'autofinanziamento generato dal recupero della redditività ha favorito soprattutto l'aumento della liquidità e solo in parte il finanziamento degli investimenti.*

*Il credito alle imprese, dopo oltre tre anni di flessione, è tornato a crescere, riflettendo un quadro congiunturale nel complesso favorevole; ne hanno tuttavia beneficiato esclusivamente le imprese più grandi e quelle meno rischiose. La positiva dinamica dei finanziamenti al settore produttivo è stata agevolata dalla riduzione dei tassi di interesse e, più in generale, dalle favorevoli condizioni di accesso al credito.*

## 2.2 Le relazioni commerciali della Puglia nel contesto globale<sup>4</sup>

### 2.2.1 L'interscambio delle merci

Nel periodo 1995-2016, le esportazioni di merci del Mezzogiorno sono cresciute di 1,1 punti percentuali, grazie soprattutto alle buone performance di Basilicata, Sicilia e Sardegna. Nel periodo considerato l'andamento del dato è stato comunque molto variabile, con bruschi cambiamenti nei segni e nelle dimensioni delle variazioni di quota, una variabilità in larga misura imputabile alle regioni insulari e alla loro specializzazione nel settore degli idrocarburi. Quotando dal Rapporto ICE 2016-2017: "tra il 2008 e il 2009 si è verificata una contrazione delle esportazioni del 30 per cento circa, la più intensa tra le diverse ripartizioni territoriali. Il recupero dei livelli pre-crisi si è compiuto l'anno seguente e nel 2012 la quota ha superato il precedente livello di massimo. Nel biennio successivo però le vendite di merci sono tornate a diminuire e, nonostante i recenti segnali di ripresa, la quota del Mezzogiorno sulle esportazioni nazionali si attesta oggi su livelli inferiori a quelli del 2000."

<sup>3</sup> "Economie regionali - L'economia della Puglia, Numero 16 - giugno 2017", Banca d'Italia.

<sup>4</sup> I dati riportati nel presente capitolo sono tratti dal "Rapporto ICE 2016-2017 - L'Italia nell'economia Internazionale".





Da un punto di vista generale, il Mezzogiorno resta un'area penalizzata nella sua capacità di entrare da protagonista nel sistema economico internazionale, soprattutto a causa dei noti fattori socioeconomici che caratterizzano da una parte il sistema delle imprese e dall'altra il contesto in cui esse operano.

L'esportazione di merci delle regioni del Sud ha pesato nel 2016 per il 10,4% sul totale nazionale, mentre il contributo della Puglia è stato dell'1,9%, un valore in costante diminuzione dal 2000, anno in cui valeva il 2,3%. Il valore dell'*export* regionale è stato nel 2016 di 7.914 M€, con una variazione di -2,2% rispetto all'anno precedente.

Molto interessante è stata invece la *performance* della Basilicata, che ha incrementato nello stesso periodo il suo *export* del 53,5%, nonostante la forte flessione del settore estrattivo (-38,4%), soprattutto grazie alla vendita degli autoveicoli prodotti dagli stabilimenti di Melfi, in gran parte esportati verso gli USA (nel 2016 le vendite di autoveicoli della Basilicata negli Stati Uniti sono più che quintuplicate, raggiungendo un valore complessivo di circa 1,9 miliardi di euro).

Le importazioni della Puglia nel 2016 sono state pari a 8.173 M€, con una diminuzione del 5,6% rispetto all'anno precedente. Il disavanzo della bilancia commerciale risulta dunque essere di 259 milioni di euro.

Rispetto alla **struttura delle esportazioni**, la Puglia, insieme alla Liguria, registra una diversificazione settoriale (sotto sezioni ATECO) all'*export* maggiore rispetto alle altre regioni, fermo restando che sono le regioni del Nord a mostrare i valori più bassi dell'indice di concentrazione per comparto (categorie ATECO) e prodotto, indice di una struttura delle esportazioni molto ben differenziata. All'estremo opposto troviamo regioni come la Basilicata e la Sardegna, il cui *export* è polarizzato su pochi comparti e specifiche tipologie di prodotto.

La Puglia si colloca ad un livello intermedio di diversificazione settoriale, mostrando il più basso valore a livello nazionale di indice di concentrazione a livello di sotto sezioni ATECO e valori medi dello stesso indice a livello di comparto (categorie ATECO) e prodotto, fermo restando che sono le regioni del Nord a marcare i valori più bassi dell'indice di concentrazione di comparto e prodotto, grazie a una struttura delle esportazioni molto ben differenziata e basata su un'ampia varietà di categorie merceologiche.

All'estremo opposto troviamo regioni come la Basilicata, il cui *export* è polarizzato su pochi comparti e specifiche tipologie di prodotto; sommando questo dato alla ridotta base di operatori attivi in pochi paesi di sbocco emerge una maggiore vulnerabilità di questa regione ai cambiamenti e alle crisi di natura globale.

### 2.2.2 L'interscambio dei servizi

A fronte di una crescita del 4,4% nel 2016 a livello nazionale, le esportazioni di servizi sono calate nel Mezzogiorno del 4%, un dato che riguarda anche la Puglia (-4,5%), che con i suoi 565 M€ in valore assoluto si colloca dietro la Sardegna (655 M€), la Sicilia (1.407 M€) e la Campania (1.933 M€). Da evidenziare come, nel Mezzogiorno, le esportazioni di servizi si concentrino per il 91,7% nel settore dei viaggi, con un valore trascurabile dei servizi informatici, di informazione e telecomunicazione e la restante quota negli altri servizi alle imprese.

Anche le importazioni di servizi sono cresciute a livello nazionale (+5,6%), mentre nel Mezzogiorno, ad eccezione di Campania, Puglia e Sardegna, tutte le regioni





registrato un calo dei servizi acquistati dall'estero, contribuendo negativamente alla dinamica aggregata dell'area (-0,9 per cento). La Puglia ha visto in particolare un incremento del 3,5% con un valore assoluto nel 2016 pari a 660 M€.

### 2.2.3 Apertura internazionale

Il Rapporto ICE 2016-2017 definisce due indici di apertura internazionale delle regioni italiane: il grado di penetrazione delle importazioni (espresso come rapporto tra importazioni di beni e servizi e domanda interna<sup>5</sup>) e la propensione a esportare, quest'ultima misurata sia come rapporto tra esportazioni di beni e servizi e PIL regionale, sia in termini di valore delle esportazioni per occupato.

Riguardo al **grado di penetrazione delle importazioni**, il suo valore medio a livello nazionale è cresciuto da 25,7 a 26,4 tra gli anni 2015 e 2016, mentre nello stesso periodo si è avuta una flessione nel Mezzogiorno da 14,7 a 14,0. In questo contesto, la Puglia si colloca come un *performer* modesto, con una diminuzione da 13,6 a 13,1, a fronte di *performance* decisamente negative di Sicilia e Sardegna, dovute a una riduzione delle attività di trasformazione degli idrocarburi, e di un forte incremento della Basilicata che, passando da 7,9 a 23,3, diviene la regione meridionale maggiormente integrata nei mercati di approvvigionamento internazionali.

La **propensione ad esportare**, misurata in rapporto al PIL, è aumentata in tutte le aree del Paese, registrando un incremento tendenziale medio dello 0,5 per cento, anche se il valore del Mezzogiorno (12,9) rimane parecchio distante dalla media nazionale (29,2). L'indice pugliese è di poco inferiore alla media delle regioni meridionali, con un valore di 12,4 nel 2016, in lieve flessione rispetto all'anno precedente e meno della metà del valore registrato per la Basilicata (26,7). *Performance* analoghe si riscontrano considerando il valore delle esportazioni per occupato.

Interessante anche il dato relativo al **numero delle imprese esportatrici** per regione, che vede il Mezzogiorno posizionarsi molto bene in termini di incremento 2016-2015 (+0,8% rispetto ad un -0,3% a livello nazionale), un incremento a cui contribuisce anche la Puglia con il suo +3,3% e i 6.133 esportatori presenti nella regione.

Se si considera invece il **valore medio esportato per operatore**, questo risulta essere di 1,29 M€ per le imprese pugliesi (-5,4% rispetto al 2015), a fronte di una media Mezzogiorno pari a 1,538 M€ e alla media nazionale di 1,893 M€. Straordinaria la *performance* della Basilicata, che registra un valore medio esportato per operatore pari a 7,121 M€ (+50,1% rispetto al 2015).

Un grande divario tra Nord e Sud emerge se si considera la **presenza di imprese multinazionali**, che si concentrano prevalentemente nell'Italia nord-occidentale (58%), con a seguire il Nord-Est (23,1%) e il Centro (13,6%), lasciando il residuo 5,6% al Sud. Molto modesta anche la percentuale di addetti nel Sud Italia (5,3%) e del fatturato (5,6%). La Puglia conta in particolare la presenza di 113 imprese a partecipazione estera (su 608 nel Mezzogiorno), che impiegano 6.677 persone e fatturano 2.486 M€, senza variazioni apprezzabili rispetto al precedente anno 2015. Un'analoga polarizzazione Nord-Sud si riscontra anche rispetto al numero di imprese estere a partecipazione italiana.

<sup>5</sup> La domanda interna è calcolata sottraendo al PIL regionale le esportazioni e sommando le importazioni di beni e servizi.





## 2.3 L'export dei principali settori pugliesi

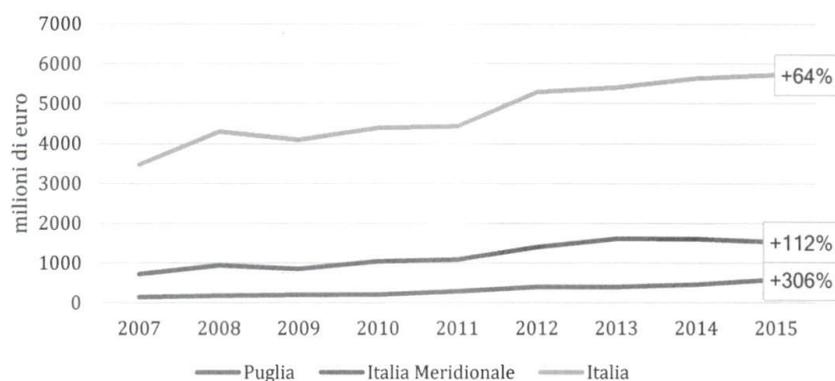
### 2.3.1 Aerospazio

Sulla base delle statistiche ufficiali emerge come quello della produzione degli aeromobili e dei loro componenti sia un settore particolarmente rilevante per le esportazioni regionali. L'indice di specializzazione del settore calcolato guardando al valore delle esportazioni è infatti nel 2005 pari a 5,6, un valore relativamente alto.

A partire dal 2007 si registra una crescita sostenuta del valore delle esportazioni del settore in Puglia, con un tasso di crescita tra il 2007 e il 2015 del 300%, ben superiore a quello nazionale e dell'Italia Meridionale. Cresce quindi progressivamente nel tempo il peso della Puglia a livello nazionale nel settore.

Nel 2015, sono stati complessivamente esportati beni per un valore di 585 milioni di euro, pari al 10,2% del totale delle esportazioni del settore manifatturiero.

Andamento delle esportazioni 2007-2015 nella filiera Aerospaziale<sup>6</sup> (valori assoluti)



Fonte: Elaborazioni ARTI su dati COEWEB ISTAT

### 2.3.2 Agroalimentare

Un'analisi comparata delle esportazioni del settore agroalimentare nelle quattro regioni della convergenza mostra come il settore in Puglia abbia conosciuto tra il 2009 e il 2013 un moderato incremento, collocandosi in valori assoluti al secondo posto dopo la Campania.<sup>7</sup>

Nel 2015, le aziende afferenti ai codici ATECO CA10 "Prodotti alimentari", CA11 "Bevande" e CA12 "Tabacco" hanno complessivamente esportato per un valore di 0,801 miliardi di euro, pari allo 11,2% del totale delle esportazioni del settore manifatturiero, con un'incidenza sul totale nazionale di settore del 2,6% (era il 2,7% nel 2014). Il trend delle esportazioni è positivo (+5,4% nel 2015 rispetto al 2014), anche se più basso della media dell'Italia meridionale e insulare e di quella nazionale (rispettivamente +7,6% e +6,5%).<sup>8</sup>

<sup>6</sup> I dati si riferiscono al Settore C30.3 (Aeromobili, veicoli spaziali e relativi) della classificazione Ateco 2007.

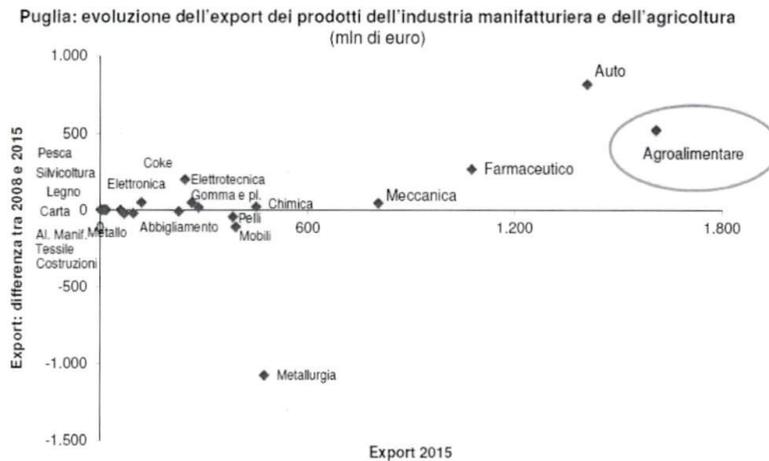
<sup>7</sup> "Piano Export Sud per le Regioni della Convergenza", gennaio 2015.

<sup>8</sup> "L'export in Puglia e nelle sue province", Focus maggio 2016, Servizio Statistico Regione Puglia.





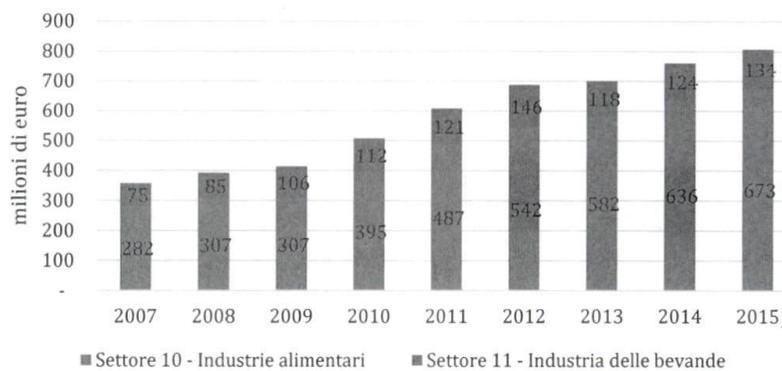
Confrontando i valori delle esportazioni del 2008 e del 2015, emerge come l'agroalimentare (agricoltura più agroindustria) sia il primo settore regionale per valore delle esportazioni e il secondo per crescita:



Fonte: Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo da dati Istat

Limitatamente al settore agroindustriale, si apprezza una crescita stabile negli anni delle esportazioni, con un trend più marcato per le industrie alimentari.

Esportazioni di merci, settore Agroalimentare (milioni di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT

In termini generali, il settore è caratterizzato da:

- Elevata propensione all'export delle grandi imprese;
- Elevata propensione all'export delle PMI dei comparti a più alto valore aggiunto (conserve, vino, olio);
- Bassa propensione all'export delle PMI dei comparti commodity (pasta, pane, ortofrutta);
- Principali mercati di destinazione: USA, Australia, Giappone.





Dati interessanti emergono dal monitoraggio dei distretti industriali italiani effettuato da Intesa San Paolo<sup>9</sup>: tra i distretti con il calo delle esportazioni più elevato in valore assoluto nei primi nove mesi del 2016 troviamo l'ortofrutta del barese (-20,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, imputabile in larga parte alle colture agricole non permanenti, quali ortaggi e meloni).

Distretto	Specializzazione	Export nominale 2015 (milioni di euro)	Variazione % nominale 2015	Variazione tendenziale nominale gen-set 2016	Rilevanza distretto nella provincia
Olio e pasta del barese	Olio	106	-7,2	-27,7	2,3
Olio e pasta del barese	Prodotti da forno e farinacei	120	7,0	7,3	2,6
Ortofrutta del barese	Colture agricole non permanenti	275	50,3	-39,8	6,0
Ortofrutta del barese	Colture permanenti	410	19,7	1,1	8,9
Ortofrutta e conserve del foggiano	Colture agricole non permanenti	50	39,4	-4,7	6,9
Ortofrutta e conserve del foggiano	Conserve	167	-0,1	-8,4	22,9

Il settore è in ogni caso caratterizzato da livelli costantemente negativi del saldo commerciale, palesando un fabbisogno interno superiore alla capacità produttiva del sistema economico regionale.

### 2.3.3 Automotive

Dopo la flessione avuta tra il 2008 e il 2009, il valore delle esportazioni delle aziende afferenti al codice ATECO CL29 "Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi" ha manifestato un trend positivo. Nel 2015, sono stati complessivamente esportati beni per un valore di 809 Milioni di Euro, pari al 11,2% del totale delle esportazioni del settore manifatturiero.

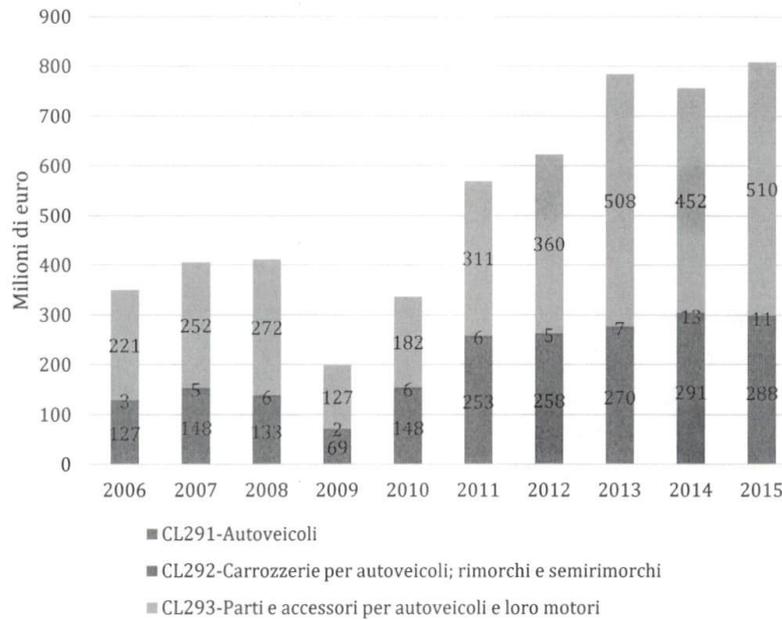
Confrontando i valori delle esportazioni del 2008 e del 2015, emerge come l'automotive rappresenti il secondo settore regionale per valore delle esportazioni e il primo per crescita:



<sup>9</sup> "Monitor dei Distretti", Direzione Studi e Ricerche Gruppo Intesa San Paolo, gennaio 2017.

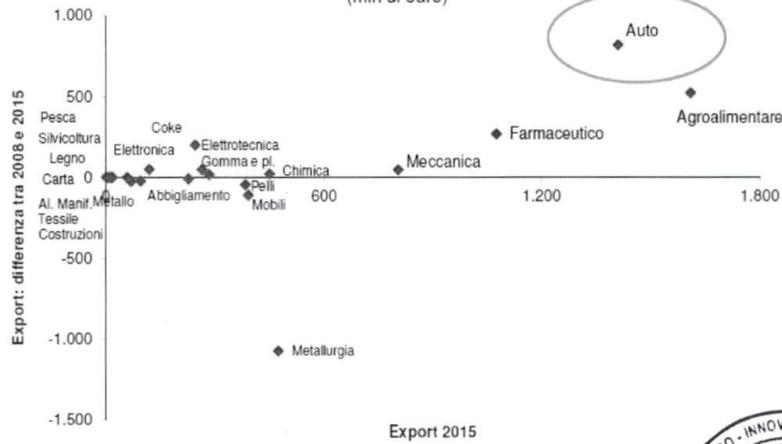


Esportazioni di merci, settore Automotive (migliaia di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT

Puglia: evoluzione dell'export dei prodotti dell'industria manifatturiera e dell'agricoltura (mln di euro)



Fonte: Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo da dati Istat





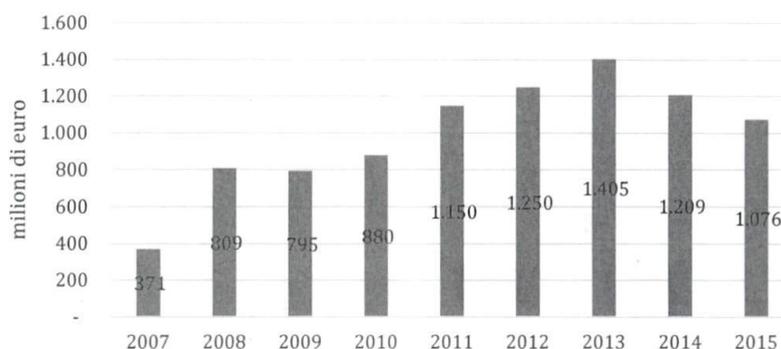
Il monitoraggio dei distretti industriali italiani effettuato da Intesa San Paolo<sup>10</sup> registra una buona *performance* della specializzazione "Automotive" del distretto della Meccatronica del barese, con una variazione percentuale nominale delle esportazioni nel 2015 pari a +124.

Distretto	Specializzazione	Export nominale 2015 (milioni di euro)	Variazione % nominale 2015	Variazione tendenziale nominale gen-set 2016	Rilevanza distretto nella provincia
Meccatronica del barese	Automotive	537	124	1	11,6

### 2.3.4 Farmaceutico

Nel 2015, le aziende afferenti ai codici ATECO CF21 "Prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici" hanno esportato per un valore di 1,076 miliardi di euro, pari al 15% del totale delle esportazioni del settore manifatturiero. L'incidenza dell'intero settore CF "Articoli farmaceutici, chimico medicinali e botanici" sul totale nazionale di settore è stato del 5,8% nel 2014, del 4,9% nel 2015 e del 5,1% nel 2016. La variazione % annuale è stata del +0,3% nel 2016 e del -11% nel 2015, peggiore quest'ultima sia della media dell'Italia meridionale e insulare che di quella nazionale (rispettivamente -6,2% e +4,5%).<sup>11</sup>

Esportazioni di merci, settore Farmaceutico<sup>12</sup> (milioni di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT

Confrontando i valori delle esportazioni del 2008 e del 2015, emerge come il farmaceutico sia il terzo settore regionale per valore delle esportazioni e per crescita:



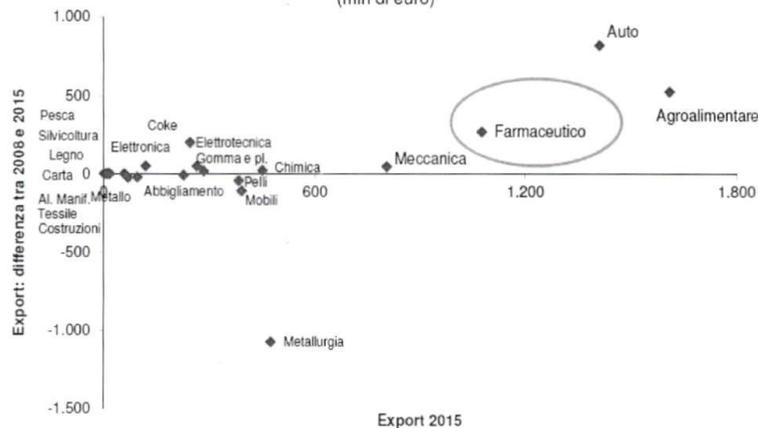
<sup>10</sup> "Monitor dei Distretti", Direzione Studi e Ricerche Gruppo Intesa San Paolo, gennaio 2017.

<sup>11</sup> "L'export in Puglia e nelle sue province", Focus maggio 2016, Servizio Statistico Regione Puglia

<sup>12</sup> I dati si riferiscono al settore Settore 21 (Fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e di preparati farmaceutici) della classificazione Ateco 2007



Puglia: evoluzione dell'export dei prodotti dell'industria manifatturiera e dell'agricoltura  
(mln di euro)



Fonte: Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo da dati Istat

In termini assoluti, la Puglia riveste un ruolo importante nell'*export* del settore, essendo al sesto posto tra le regioni italiane, con un valore di 1.079 milioni di euro nel 2016.

Significativo il dato provinciale: Bari è al quinto posto a livello nazionale e al primo nel Sud nel 2016, con un valore di 1.044 milioni di Euro, pari al 4,9% del totale farmaceutica nazionale, al 31,4% del totale manifatturiero provinciale e al 91,4% delle esportazioni *hi-tech* provinciali.<sup>13</sup>

### 2.3.5 Mobili

Nel 2015, le aziende afferenti al codice ATECO C31 "Fabbricazione di mobili" ha complessivamente esportato per un valore di 391 milioni di Euro, pari allo 5,4% del totale delle esportazioni del settore manifatturiero, con un'incidenza sul totale nazionale di settore del 4,2% (era il 4,1% nel 2014). Dopo la stagnazione degli anni 2012-2014, il *trend* delle esportazioni è positivo (+10,1% nel 2015 rispetto al 2014), più alto della media dell'Italia meridionale e insulare e di quella nazionale (rispettivamente +9,0% e +6,5%).<sup>14</sup>

Confrontando i valori delle esportazioni del 2007 e del 2015, emerge come il settore dei mobili abbia subito un notevole ridimensionamento nel valore delle stesse, passando da circa 574 milioni di euro a circa 391 (-32%).

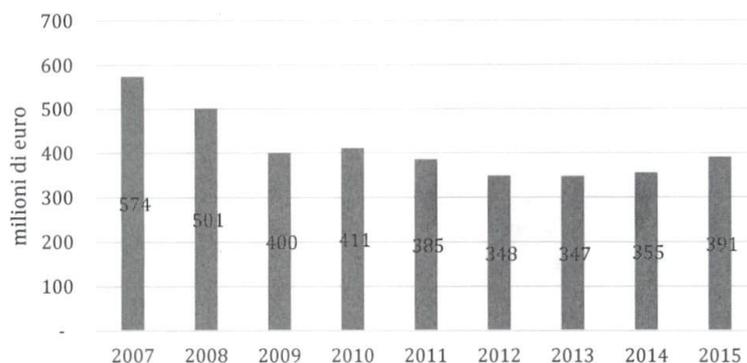


<sup>13</sup> "Indicatori farmaceutici", Farindustria Centro Studi, Giugno 2017.

<sup>14</sup> "L'export in Puglia e nelle sue province", Focus maggio 2016, Servizio Statistico Regione Puglia.



Esportazioni di merci, settore Mobili (milioni di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT

### 2.3.6 Tessile e abbigliamento

Nel Mezzogiorno, l'export dell'abbigliamento è pari al 5,9% dell'export manifatturiero di tutta l'area ed è, come osservano gli autori della ricerca condotta dalla Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo, un valore piuttosto basso, soprattutto perché le imprese del Sud hanno un'anima terzista, ossia lavorano come subfornitori di imprese del Centro Nord. Una componente dell'export del Centro Nord incorpora perciò produzioni del Mezzogiorno. Il gap Nord-Sud emerge confrontando i fatturati delle aziende: al Nord è circa tre volte superiore. Il 90% dei ricavi e degli addetti dell'area viene dalla Campania, Puglia e Abruzzo. Si contano 20 mila intermediari, circa 15 mila imprese attive nel commercio all'ingrosso e ben 150 mila aziende nel commercio al dettaglio. Nell'ingrosso, la maggior parte delle imprese opera nel commercio dei tessuti, di abbigliamento e accessori e nelle calzature.

*"Senza il contributo del Mezzogiorno, il posizionamento dell'Italia passerebbe nella classifica mondiale dal secondo al quarto posto per valore complessivo dell'export del settore abbigliamento e moda", si legge nello studio Srm, "tuttavia, rispetto ad altre aree della moda italiana, nel Mezzogiorno sono poche le imprese leader, in grado di fare da volano per il territorio".*

Una analisi comparata delle esportazioni del settore TAC nelle quattro regioni della convergenza mostra come il settore in Puglia abbia conosciuto tra il 2011 e il 2013 una lieve flessione, collocandosi in valori assoluti al secondo posto dopo la Campania.<sup>15</sup> Anche i dati ISTAT elaborati dalla Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo confermano una sostanziale stasi delle esportazioni del settore tra il 2008 e il 2015.

Nel 2015, le aziende afferenti ai codici ATECO CB13 "Prodotti tessili", CB14 "Articoli di abbigliamento" e CB15 "Articoli in pelle e simili" hanno complessivamente esportato per un valore di 0,669 miliardi di Euro, pari al 9,3% del totale delle esportazioni del settore manifatturiero, con un'incidenza sul totale nazionale di settore dello 1,4%, lo stesso valore del 2014. Da sottolineare il peso diverso dei tre settori del TAC: i prodotti in cuoio rappresentano il 57,2% dell'export totale del settore, a seguire l'abbigliamento con il 33,9% e i prodotti tessili con l'8,8%.

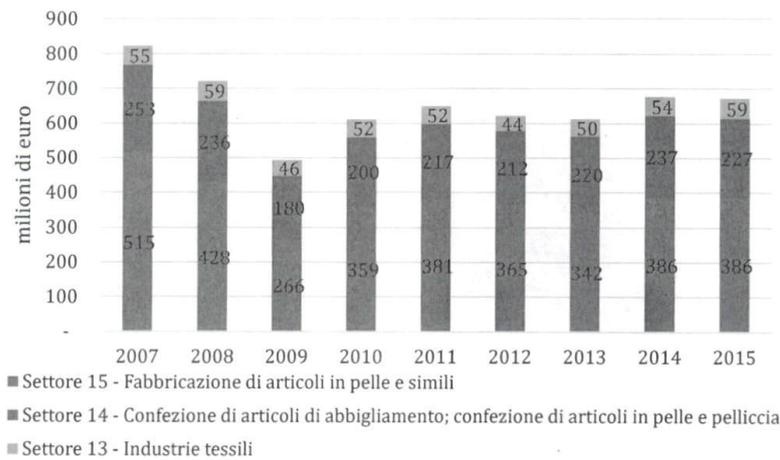
<sup>15</sup> "Piano Export Sud per le Regioni della Convergenza", gennaio 2015.





Il *trend* complessivo delle esportazioni è negativo (-1,4% nel 2015 rispetto al 2014), a fronte di un *trend* nazionale positivo (+1,7%). All'interno del TAC, la flessione è maggiore riguarda l'abbigliamento e gli articoli in pelle, mentre i prodotti tessili marcano un incremento relativo del 7,4%.<sup>16</sup>

Esportazioni di merci, settore Tessile e Abbigliamento (milioni di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT

Riportiamo nella tabella seguente alcuni dati estratti dal monitoraggio dei distretti industriali italiani effettuato da Intesa San Paolo.

Distretto	Specializzazione	Export nominale 2015	Variazione % nominale 2015	Variazione tendenziale nominale gen-set 2016	Rilevanza distretto nella provincia
Abbigliamento del barese	Abbigliamento e biancheria intima	128	-2,9	8,9	2,8
Calzature del nord barese	Calzature classiche e sportive	216	-7,8	1,8	4,7
Calzature di Casarano	Calzature	44	68,2	-1,9	9,0
Calzetteria-abbigliamento del Salento	Abbigliamento	32	-6,2	17,0	6,5
Calzetteria-abbigliamento del Salento	Maglieria esterna	12	9,1	8,3	2,4

<sup>16</sup> "L'export in Puglia e nelle sue provincie", Focus maggio 2016, Servizio Statistico Regione Puglia.





### 2.3.7 Prodotti energetici, metallurgici e chimici

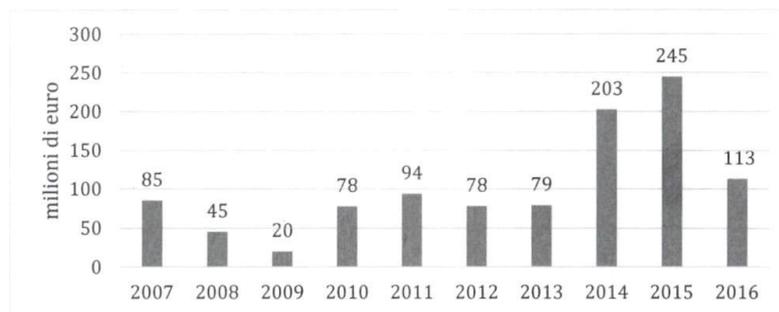
I prodotti energetici (petroli raffinati) e metallurgici (semilavorati dell'industria siderurgica) sono tra le principali merci in partenza dal porto di Taranto, mentre parte delle merci in partenza da Brindisi è costituita da prodotti chimici di base; è dunque interessante esaminare l'andamento complessivo negli anni dell'*export* pugliese in queste tre categorie merceologiche.

Quello che emerge con maggiore evidenza è il calo costante dell'*export* di prodotti metallurgici, ridotto a meno di un terzo del valore che aveva nel 2011, come diretta conseguenza delle note vicende dello stabilimento ILVA di Taranto; oggi a seguito dell'acquisizione dello stabilimento da parte di Arcelor Mittal Italia SpA si segnala già nel 2018 una ripresa dei traffici siderurgici con un trend positivo del 18%.

Piuttosto variabile negli anni l'*export* dei prodotti energetici che, dopo un incremento di più del 20% tra il 2014 e il 2015, ha segnato un crollo di più del 50% nel biennio successivo.

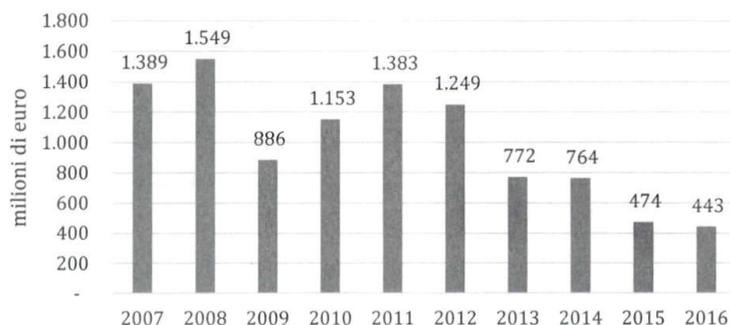
Più stabile l'*export* di prodotti chimici, che tra il 2010 e il 2016 oscilla intorno ad un valore medio di 466 milioni di euro.

Esportazioni di merci, coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio (milioni di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT (ATECO CD19)

Esportazioni di merci, metallurgia (milioni di euro)

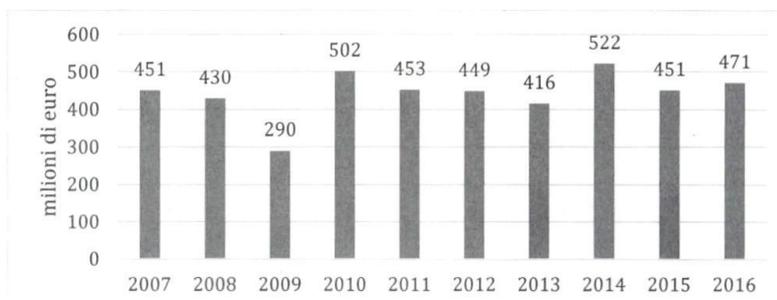


Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT (ATECO CH24)





Esportazioni di merci, prodotti chimici (milioni di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT (ATECO CE20)

## 2.4 L'economia regionale lucana

L'andamento dell'attività economica regionale lucana nel 2016, in calo rispetto alla crescita registrata l'anno precedente, ha risentito della temporanea flessione della produzione nel comparto estrattivo, nonostante la crescita che ha investito sia il settore manifatturiero che quello dei servizi. La flessione ha continuato ad interessare anche le costruzioni, mentre il miglioramento delle condizioni di accesso al credito ha generato una ripresa dei finanziamenti alle imprese.

I dati resi noti dalla Banca d'Italia nel Rapporto sull'Economia della Basilicata pubblicato a giugno 2017 mostrano, in sintesi, le seguenti evidenze:

- nel manifatturiero si registra un proseguimento della crescita ma con un tasso più debole rispetto a quello registrato nel 2015 che ha risentito del modesto calo della produzione dell'automotive, che al contempo ha incrementato le esportazioni contribuendo all'aumento significativo delle vendite all'estero regionali;
- nel comparto estrattivo l'attività si è sensibilmente ridotta in seguito al calo del blocco temporaneo dell'attività estrattiva in Val d'Agri conseguente alle vicende giudiziarie che hanno interessato il periodo considerato;
- il valore della produzione del settore costruzioni, seguendo la tendenza in atto, ha continuato a registrare un calo sia per ciò che attiene il comparto residenziale che pubblico;
- il comparto turistico ha positivamente influenzato, grazie all'aumento delle presenze registrate presso le strutture ricettive lucane, soprattutto di stranieri, il settore dei servizi in generale;
- nel settore produttivo si riscontra un aumento dei finanziamenti alle imprese, in particolar modo delle imprese di maggiori dimensioni, generato dalla dinamica positiva del mercato del credito a sua volta riconducibile ad un debole aumento della domanda e al miglioramento delle condizioni di accesso al credito;
- il mercato del lavoro è stato caratterizzato da un generale miglioramento con l'occupazione che ha continuato a crescere fino a toccare i livelli pre - crisi, a seguito dell'aumento degli occupati in agricoltura e nei servizi commerciali e turistici;
- il reddito è cresciuto, anche se con un ritmo contenuto, determinando un aumento dei consumi e un aumento della domanda di prestiti alle famiglie, che, unitamente





miglioramento delle condizioni di accesso al credito, ha contribuito ad un'accelerazione dei prestiti erogati alle stesse.

#### **2.4.1 Andamenti settoriali**

In linea generale l'andamento complessivo dell'attività industriale lucana nel 2016 risulta in calo rispetto alla precedente annualità. La dinamica positiva che ha interessato il settore manifatturiero non è riuscita a compensare il calo della produzione che ha investito il comparto delle estrazioni. Di seguito si riportano alcuni dati utili a comprendere tale dinamica.

Il manifatturiero ha registrato un aumento del fatturato pari all'1,8% a prezzi costanti rispetto al 2015. Il tasso, che risulta inferiore a quello registrato l'anno precedente, ha risentito della debole riduzione dell'attività economica del comparto automotive, che però parallelamente ha registrato un aumento sostenuto delle vendite all'estero. Il saldo tra la quota di imprese in crescita e imprese in flessione, utile a misurare la diffusione della crescita, anche se in riduzione, è comunque positivo (7% nel 2016, 40% nel 2015). Il 2016 si è caratterizzato per una ripresa degli investimenti. Se si tiene conto, infatti, della differenza tra la quota di imprese che hanno intensificato l'accumulazione di capitale e quelle che l'hanno ridotta, il valore è del 13,4% (nel 2015 era del -18% circa). Per il 2017 le aspettative delle imprese circa la dinamica delle vendite sembrano essere positive. Si stima, inoltre, una prosecuzione della crescita degli investimenti che dovrebbe risentire anche del beneficio generato dagli incentivi fiscali previsti dal Piano Nazionale Industria 4.0.

Il comparto estrattivo, a seguito delle note vicende giudiziarie che hanno determinato la temporanea interruzione dell'attività estrattiva in Val d'Agri tra marzo e agosto, ha subito una significativa riduzione quantificabile in un calo del 39,0% della produzione di petrolio greggio, affiancata anche da un calo della produzione di gas naturale pari al -32,7%. A livello occupazionale, essendo il comparto caratterizzato da un'elevata intensità di capitale, tali condizioni hanno generato un impatto limitato sull'economia lucana. L'andamento delle royalties, che dipende dalla dinamica delle quantità estratte e dai prezzi del petrolio, si prevede nel 2017 risentirà inevitabilmente dell'effetto congiunto del calo della produzione e dei prezzi dello scorso anno.

Il settore costruttivo è stato interessato da una diminuzione dell'attività, che, sulla base dei dati resi noti attraverso l'Indagine Invind realizzata su un campione di imprese appartenenti al settore, ha investito sia il comparto residenziale che quello delle opere pubbliche. Da sottolineare, tuttavia, il beneficio positivo sulle vendite del comparto residenziale derivante dalla ripresa dei prezzi e delle compravendite di immobili residenziali. Il comparto delle opere pubbliche ha risentito negativamente della riduzione degli importi dei bandi di gara registrata per il 2014 e il 2015. Si stima per il 2017 una ripresa dell'attività delle imprese conseguente all'incremento del valore dei bandi pubblicati nel 2016.

I servizi hanno registrato nel 2016 un aumento dell'attività, anche se meno sostenuto rispetto alla precedente annualità, che è stato determinato soprattutto dall'incremento delle presenze nel settore turistico (1,8%), a sua volta generato da un aumento dei pernottamenti degli ospiti stranieri rispetto agli italiani, rispettivamente del 9,8% e dello 0,9%. Tale dinamica positiva ha comportato un aumento del numero di posti letto disponibili presso le strutture ricettive. Sono cresciuti i flussi turistici verso la città di Matera.

L'aumento del valore aggiunto nei servizi, stimato da Prometeia in uno 0,4%, ha risentito anche della debole crescita della spesa per consumi delle famiglie. Il mercato immobiliare è stato positivamente influenzato dall'incremento della domanda di abitazioni.





Il valore aggiunto del settore agricolo ha stagnato rispetto all'anno precedente a differenza di quello nazionale che si è ridotto dello 0,7%.

#### 2.4.2 Demografia delle imprese lucane

Nel 2016 è cresciuto dell'1,4% il numero di imprese attive dopo il decremento registrato per i due anni precedenti. A fare da traino sono state le imprese del settore agricolo e terziario, in quest'ultimo caso con particolare rilievo delle imprese dei servizi di alloggio e ristorazione, dei servizi finanziari e assicurativi e di quelli immobiliari. Il segno ha continuato ad essere negativo per le imprese di costruzione e del commercio, mentre si registra una certa stabilità per le imprese manifatturiere.

Imprese attive in Basilicata (unità e variazioni % sul periodo corrispondente)

Settori	2014		2015		2016	
	Attive a fine periodo	Variazione %	Attive a fine periodo	Variazione %	Attive a fine periodo	Variazione %
Agricoltura, silvicoltura e pesca	17.793	-2,1	17.500	-1,6	18.005	2,9
Industria in senso stretto	4.191	-1,5	4.129	-1,5	4.132	0,1
Costruzioni	6.319	-1,6	6.161	-2,5	6.070	-1,5
Commercio	12.644	-1,8	12.428	-1,7	12.381	-0,4
<i>di cui: al dettaglio</i>	8.286	-2,2	8.174	-1,4	8.089	-1,0
Trasporti e magazzinaggio	1.340	-1,5	1.319	-1,6	1.333	1,1
Servizi di alloggio e ristorazione	2.966	1,0	2.970	0,1	3.096	4,2
Finanza e servizi alle imprese	4.075	0,9	4.260	4,5	4.389	3,0
<i>di cui: attività immobiliari</i>	329	0,0	347	5,5	373	7,5
Altri servizi e altro n.c.a.	3.070	0,8	3.127	1,9	3.206	2,5
Imprese non classificate	20	-	13	-	15	-
<b>TOTALE</b>	<b>52.418</b>	<b>-1,3</b>	<b>51.907</b>	<b>-1,0</b>	<b>52.627</b>	<b>1,4</b>

Fonte: Infocamere – Movimprese

#### 2.4.3 Export lucano

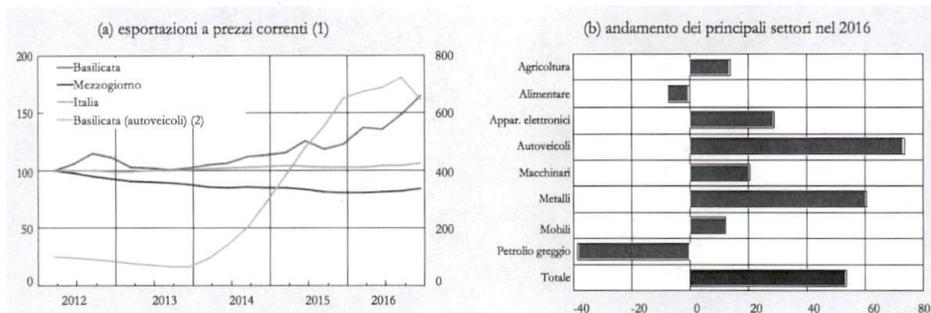
Il 2016 si è caratterizzato per un significativo aumento delle esportazioni in Basilicata rispetto al 2015, che, come si evince dalla tabella che segue è quantificabile, in 53,5 punti percentuali. Tale aumento appare ancora più importante se confrontato con quello registrato dalla macro – area Mezzogiorno e dall'Italia, rispettivamente dell'1,1% e dell'1,2%. La dinamica positiva delle esportazioni è risultata trainata essenzialmente dalle vendite all'estero del settore automotive. Da evidenziare anche l'aumento del peso che tale comparto ha assunto sul totale delle esportazioni, passando dal 73% del 2015 all'82% del 2016. L'andamento è risultato differenziato per i diversi settori. In aumento le vendite all'estero di metalli, apparecchi elettronici, prodotti agricoli e mobili; in riduzione quelle di petrolio greggio che hanno risentito del calo della produzione del comparto lucano.





quanto attiene i Paesi di destinazione si rileva che hanno interessato gli Stati Uniti e il Giappone.

Gli scambi con l'estero: dinamica e settori (indici:2012=100; variazioni %)



Fonte: Banca d'Italia l'Economia delle Regioni - Giugno 2017

#### 2.4.4 Il mercato del lavoro

Nel 2016 le condizioni del mercato del lavoro lucano sono state caratterizzate da un miglioramento generale determinato dall'effetto congiunto derivante dall'incremento del numero di occupati e dalla riduzione del tasso di disoccupazione e del tasso di inattività. I dati sotto riportati mettono in evidenza complessivamente un aumento dell'occupazione nel 2016 pari al 2,0%.

Occupati per settore (variazioni % sul corrispondente periodo)

Anni	Occupati					Totale
	Agricoltura	Ind. In senso stretto	Costruzioni	Servizi	di cui: commercio, alberghi e ristorazione	
2014	13,6	9,4	-3,8	-0,2	-4,9	2,1
2015	-2,1	8,1	-3,6	3,9	-3,1	3,5
2016	12,4	2,1	0,3	0,8	3,0	2,0

Fonte: ISTAT - Rilevazione sulle Forze di Lavoro

I dati a livello settoriale mostrano una crescita del numero di occupati in agricoltura, nell'industria in senso stretto e nel comparto del commercio e dei servizi alberghieri e di ristorazione, mentre nel settore delle costruzioni il numero è rimasto pressoché invariato, sebbene è importante segnalare che in quest'ultimo settore si è interrotta la caduta che ha contrassegnato il quinquennio precedente.

Forza lavoro (valori %)

Anni	In cerca di occupazione	Forze di lavoro	Tasso di occupazione	Tasso di disoccupazione	Tasso di attività
2014	-1,9	1,5	47,2	14,7	55,5
2015	-4,9	2,3	49,2	13,7	57,1
2016	-1,6	1,5	50,3	13,3	57,1



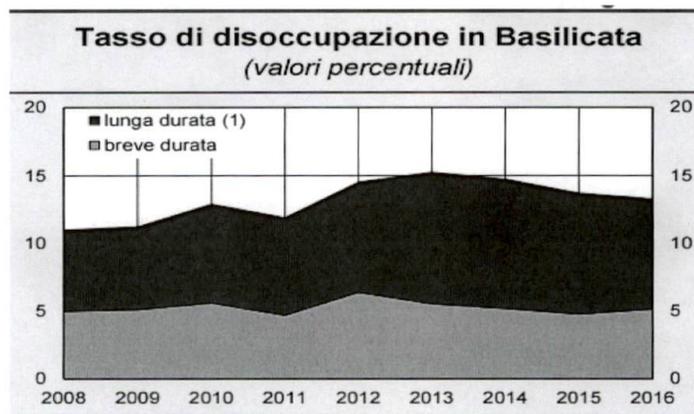


Fonte: ISTAT – Rilevazione sulle Forze di Lavoro

Il tasso di occupazione è passato dal 49,2% del 2015 al 50,3% nel 2016. Ad incidere sull'aumento dell'occupazione è stata la componente femminile, essendo rimasta invariata quella maschile. Sono aumentati i lavoratori part – time del 13,7% in più rispetto al precedente anno, mentre è rimasto stabile il numero di occupati a tempo pieno. Inoltre, sono cresciuti a un ritmo maggiore i lavoratori autonomi rispetto ai dipendenti.

Nel 2016 le forze lavoro sono aumentate dell'1,5% contro l'1,1% a livello nazionale e il 2,0% a livello di Mezzogiorno. La contrazione del numero di lavoratori scoraggiati e di quelli impegnati in attività di studio o formazione professionale ha contribuito alla riduzione del numero di inattivi quantificabile in un 3,2%. Il calo dell'ammontare di persone in cerca di occupazione ha avuto come conseguenza la riduzione del tasso di disoccupazione attestatosi al 13,3% nel 2016. Come si evince dalla figura in basso il calo ha investito la componente di lunga durata, vale a dire la quota di persone disoccupate da più di un anno sul totale della forza lavoro.

Tasso di disoccupazione in Basilicata (valori %)



Fonte: Banca d'Italia – L'economia della Basilicata – Giugno 2017





#### 2.4.5 L'importanza del sistema agroindustriale

Analizzando il sistema agroalimentare nel suo complesso, inteso come l'insieme delle produzioni agricole e delle relative attività di trasformazione industriale, avvalendosi dei dati di contabilità territoriale resi fruibili dall'ISTAT, il valore aggiunto nel 2014 ammonta a 771 milioni di euro correnti e rappresenta il 7,8% del valore aggiunto complessivo regionale<sup>17</sup>. Le imprese coinvolte nella produzione agroalimentare sono 18,7 mila pari al 31,7% del totale delle imprese. L'occupazione si stima essere pari a circa 32,6 mila unità di lavoro (17,2% sul totale). La comparazione con i dati nazionali e con quelli riferiti all'area meridionale dimostra come l'agroalimentare regionale assuma un peso superiore sia per ciò che concerne il valore aggiunto (7,8% Basilicata, 3,9% Italia, 5,3% Mezzogiorno) sia in termini di unità di lavoro impegnate (17,2% Basilicata, 6,9% Italia, 11,9% Mezzogiorno).

Le dimensioni economiche del sistema agroalimentare lucano

	Valore aggiunto (Meuro correnti 2014)	Unità di lavoro (migliaia di unità 2014)	Imprese (n.ro imprese iscritte alla CCIA 2016)
Agricoltura, silvicoltura e pesca	542	28,7	18.195
Industria alimentare	229	3,9	1.008
<b>Totale agroalimentare</b>	<b>771</b>	<b>32,6</b>	<b>19.203</b>
Totale economia	9.911	189,4	59.765
<b>% su totale economia</b>			
Agricoltura, silvicoltura e pesca	5,5	15,2	30,4
Industria alimentare	2,3	2,1	1,7
<b>Totale agroalimentare</b>	<b>7,8</b>	<b>17,2</b>	<b>32,1</b>
Totale economia	100,0	100,0	100,0
<b>% su totale agroalimentare</b>			
Agricoltura, silvicoltura e pesca	70,3	88,0	94,8
Industria alimentare	29,7	12,0	5,2
<b>Totale agroalimentare</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Report sistema Agroalimentare - Unioncamere

Nel 2015 il valore aggiunto realizzato dalla branca "agricoltura, silvicoltura e pesca" in Basilicata è pari a 566 milioni di euro correnti, che rappresentano il 5,6% della ricchezza complessiva prodotta dal sistema economico regionale. Tale quota è superiore di 2 punti percentuali alla media nazionale che, nello stesso anno, si è attestata al 3,7%, e di un punto e mezzo alla media meridionale (4,1%). La Basilicata, infatti, detiene stabilmente la prima posizione nella graduatoria delle venti regioni italiane in base al contributo del settore primario alla formazione del Prodotto Interno Lordo. Ciò conferma il ruolo fondamentale che il settore agricolo riveste nell'economia lucana.

<sup>17</sup> I dati relativi al valore aggiunto della branca "agricoltura, silvicoltura e pesca" si riferiscono al 2016, mentre quelli dell'industria alimentare sono disponibili al 2014, per cui ci si è riferiti a quest'ultimo anno per garantire omogeneità nei dati riferiti ai due comparti.





Negli ultimi cinque anni, nonostante l'economia, ad eccezione del 2011, non si è mai risollezata dalla recessione, il settore primario ha mostrato tassi di sviluppo lievemente positivi.

Valore aggiunto per settore di attività economica (2015) (valori assoluti – milioni di euro correnti e % sul totale)

	Basilicata		Mezzogiorno	Italia
	Valore aggiunto	% sul totale	% sul totale	% sul totale
Agricoltura, silvicoltura e pesca	566	5,6	4,1	3,7
Industria	2.430	24,2	12,4	12,2
Costruzioni	610	6,1	5,2	5,3
Servizi	6.424	64,0	78,4	78,9
Totale	10.031	100,00	100,00	100,00

Fonte: Report sistema Agroalimentare – Unioncamere

#### 2.4.6 Le specializzazioni produttive regionali

L'analisi del contesto territoriale della Regione Basilicata fa emergere una pluralità di dimensioni, di criticità, di vocazioni, di stratificazioni identitarie ed economiche: un sistema vivente ad alta complessità che può essere letto con una molteplicità di approcci e sguardi. Alcuni elementi, tuttavia, si stagliano sugli altri per la preminenza che essi assumono nel momento in cui dall'analisi e dalla riflessione bisogna passare alla costruzione di una strategia di sviluppo di lungo periodo che parta proprio dalle specificità del contesto.

Esistono in regione soggetti ed esperienze di punta in diversi campi della ricerca, per niente scontati in un contesto demografico molto limitato come quello lucano, in grado di proiettarla nel quadro nazionale ed internazionale in una posizione ben lontana dalla marginalità, in una dimensione che può diventare una cifra caratteristica della identità regionale.

Tra i punti di forza si sottolineano la presenza di poli produttivi di rilievo (automotive, agroalimentare, artigianato e design), una significativa presenza sul territorio di Centri di Ricerca di riconosciuto valore internazionale.

Tra le opportunità vanno evidenziate: l'incremento delle forme di partenariato e di collaborazione tra tessuto imprenditoriale e tessuto della ricerca, in particolare attraverso i cluster regionali, agrifood, chimica verde, aerospazio, in collegamento con quelli nazionali; le auspicabili ricadute turistiche e di immagine dalla "operazione Basilicata - Matera 2019", nonché quelle prevedibili sul sistema produttivo causate dalla netta ripresa dell'automotive a livello mondiale e dalle recenti iniziative di FCA a Melfi; le possibili ricadute positive sui distretti agroalimentari derivanti dall' Expo 2015 di Milano dedicata all'alimentazione.

Tali attività hanno consentito di definire le cinque aree produttive prioritarie di innovazione della Regione Basilicata (aerospazio, bioeconomia (chimica verde e agrifood), automotive, energia, industria culturale e creativa) i cui principali indotti risiedono proprio nelle aree ZES regionali e di cui si descrivono nella seguente tabella le caratteristiche peculiari:





L'area di specializzazione dell'**Aerospazio** a livello regionale è fortemente settorializzata sull'Osservazione della Terra (Midstream e Downstream) e, solo marginalmente, sulla produzione industriale (Upstream). È sostenuta dalla forte volontà della regione di aderire al cluster nazionale Aerospazio e di adottare in pieno la classificazione terminologica nazionale orientata alle applicazioni dell'innovazione tecnologica definite da documenti di indirizzo, programmatici e bandi di finanziamento a livello nazionale.



Per quanto riguarda l'area dell'**Automotive**, il grande investimento della Fiat all'inizio degli anni '90 per la creazione del polo automobilistico di Melfi, ha alimentato una crescente specializzazione regionale tanto nell'indotto di primo livello, che in quello di secondo livello che sta ulteriormente cambiando funzioni con la recente riorganizzazione produttiva di FCA e richiede una diversificazione su settori "correlati" (automotive - indotto componentistica per auto, macchine agricole; carpenteria metallica; meccanica, meccatronica e robotica)



Il settore primario e l'agroalimentare rappresentano indubbiamente una risorsa fondamentale per l'economia lucana, tuttavia non ancora sfruttato in tutto il suo potenziale. Avendo a disposizione importanti realtà attive nel settore della chimica e un rilevante e ben posizionato nucleo di centri di ricerca legati alla filiera agroindustriale, la Regione Basilicata intende perseguire il modello di sviluppo della cosiddetta Economia Verde, secondo una declinazione che valorizza il molteplice e versatile utilizzo dei sottoprodotti e degli scarti della filiera agroalimentare. Pertanto l'area della **Bio Economia** coniuga le traiettorie di sviluppo più direttamente connesse agli aspetti agroindustriali, con il completo sfruttamento e la valorizzazione di biomasse, sottoprodotti e scarti originati dalla produzione agricola e dall'industria alimentare attraverso la Chimica Verde.



Nell'area **Energia** la sfida è incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili, tendendo presente il fatto che la Regione Basilicata è caratterizzata da un ampio asset di risorse naturali e che, quindi, potrebbe essere strategico per il settore rivolgersi a fonti energetiche alternative quali l'energia eolica, l'energia idroelettrica e le biomasse (in merito a quest'ultima fonte è il caso di ricordare che la Basilicata è tra le prime sei regioni italiane in termini di area boschiva). Ciò si collega ad un'altra importante sfida da affrontare e da vincere quella di aumentare i benefici derivanti dall'estrazione energetica riducendo al minimo gli impatti negativi. A questo aspetto, si aggiungono tutte le azioni innovative atte a migliorare, ed efficientare il consumo energetico agendo sul lato del risparmio, dei materiali, delle tecnologie.



L'**industria culturale e creativa** è generalmente più redditizia in termini economici, ma gran parte di essa avrebbe molta meno capacità di generare valore economico se non potesse attingere al vasto serbatoio della cultura. È quindi alquanto miope distinguere tra settori redditizi e settori meno redditizi o addirittura in perdita: tutti sono componenti di uno stesso ecosistema creativo. La creatività, in ultima analisi, produce quindi un impatto economico generalmente molto superiore a quello della cultura, ma d'altra parte senza la cultura la creatività perderebbe molte delle sue capacità migliori di generare valore economico. Questo è il motivo per cui, a livello regionale, si è deciso di valorizzare in modo armonico, tutte le componenti di questo "ecosistema", organizzate nei seguenti settori: industria creativa per il turismo, industria creativa e design, industria creativa a servizio di settori produttivi.





### 3. Il quadro infrastrutturale

#### 3.1 Le infrastrutture portuali pugliesi

##### 3.1.1 Approdi e dotazioni

Le coste della nostra regione ospitano 34 terminali di approdo per navi da crociera e traghetti passeggeri (cabotaggio), 3 nella provincia di Taranto, 13 in quella di Lecce, 6 nel foggiano e 4 in ciascuna delle provincie di Bari, Brindisi e BAT. Di questi 34 approdi, solo 9 sono dotati di piazzali per stoccaggio merci, a Brindisi, Taranto, Bari, Manfredonia, Monopoli, Barletta, Gallipoli, Molfetta e Otranto.

Quotando la nota tecnica dell'IPRES del 2015 "Le infrastrutture portuali in Puglia", la categoria di prodotti che, in termini di numerosità e di capacità in metri cubi, fa registrare il maggior numero di strutture è quella **alimentare**: si contano negli approdi pugliesi 39 *silos* (distribuiti tra Barletta e Bari), 3 magazzini a temperatura controllata (Manfredonia) e 8 magazzini di altra natura, per un totale di circa 114 mila metri cubi di capacità. Circa i **prodotti petroliferi** si contano 21 serbatoi (Barletta) e 3 oleodotti (Taranto, Barletta e Brindisi).

Dei 9 approdi elencati più sopra, Brindisi, Bari, Taranto e Monopoli sono quelli meglio dotati di attrezzature per il carico e lo scarico di **merci non containerizzate**, mentre le attrezzature per la movimentazione dei **container** è essenzialmente concentrata a Taranto (84 attrezzature), Brindisi (21) e Manfredonia (17). Più modesta la dotazione di impianti di gestione e smaltimento degli scarichi e dei rifiuti di carico delle navi (1 a Taranto e gli altri 3 nei piccoli porti del Gargano).

Riguardo agli **accosti**, Brindisi ha in dotazione 27 accosti, 11.243 metri e una superficie di 600.935 m<sup>2</sup>, seguono Taranto (20 accosti, 178.113 m<sup>2</sup>), Bari (16 accosti, 86.580 m<sup>2</sup>) e Manfredonia (10 accosti, 57.130 m<sup>2</sup>). Il totale dei 217 accosti pugliesi offre per un quarto circa servizi per il diportismo, per un 15% servizi legati alla pesca, per il 9% servizio passeggeri e per poco più del 40% servizi legati al traffico merci.

##### 3.1.2 Traffici marittimi

Il volume delle merci in transito nei principali porti pugliesi ha subito un sostanziale ridimensionamento dopo il 2011, anno in cui copriva il 12% del totale nazionale, assestandosi su un valore prossimo al 10%, soprattutto a seguito della forte riduzione che ha interessato il porto di Taranto a seguito dell'abbandono della società Evergreen, che ha comportato una riduzione dai 40,8 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2011 ai 24,7 del 2016.

Analizzando più in dettaglio la *performance* dei più grandi porti pugliesi, emergono i seguenti elementi<sup>18</sup>:

- Il porto di Taranto, dopo una costante flessione avvenuta nel periodo 2011-2015, segna un'inversione di tendenza nel 2016, marcando un +9,3% nel volume delle merci movimentate rispetto all'anno precedente, prevalentemente a seguito di un incremento delle rinfuse solide (essenzialmente carboni fossili e ligniti, minerali, cementi e calci in entrata) e di una ripresa della movimentazione di merci in colli. In

<sup>18</sup> Fonte dei dati: Assoport.

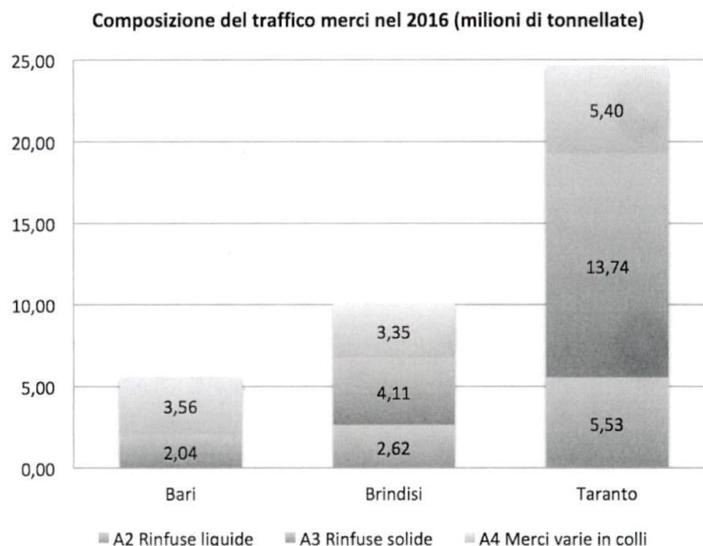




flessione invece le rinfuse liquide. Il valore assoluto delle merci movimentate a Taranto nell'anno di riferimento è pari a circa 24 milioni di tonnellate.

- Il porto di Bari ha segnato nel biennio 2015-2016 un +3,9% nel volume delle merci movimentate, attestatosi a 5,6 milioni di tonnellate, grazie alla crescita del traffico RO-RO e *containers*.
- Il porto di Brindisi, che negli anni 2011-2014 ha mostrato una dinamica moderatamente positiva, ha invece subito una flessione del -14,39% del volume di traffico merci nel biennio 2015-2016, dovuta in maniera preponderante al forte calo dell'importazione di carbone. Il valore complessivo del traffico nel 2016 risulta essere pari 10,1 milioni di tonnellate.

Il grafico seguente mostra la distribuzione del volume di merci movimentate dai tre porti per macro categoria.



Fonte: nostra elaborazione su dati Assoport

Si riporta di seguito la caratterizzazione di massima delle merci in arrivo e partenza dai principali porti pugliesi.

Porto	Merci in arrivo	Merci in partenza
<b>Taranto</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• minerale di ferro e <i>coke</i> per lo stabilimento della Arcelor Mittal Italia SpA</li> <li>• petrolio greggio per la raffineria dell'<i>Eni Refining &amp; Marketing</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• coils, tubi e lamiere</li> <li>• prodotti petroliferi raffinati</li> <li>• pale eoliche</li> <li>• polvere di gomma da pneumatici esausti</li> </ul>
<b>Brindisi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• virgin nafta per il sito della Versalis-Eni</li> <li>• carbone per la centrale termoelettrica dell'ENEL</li> <li>• gpl per lo stabilimento della IPEM</li> <li>• cereali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• prodotti chimici di base</li> <li>• torri eoliche</li> <li>• parti di aeromobili</li> </ul>





	<ul style="list-style-type: none"> <li>• barbabietole per zucchero di canna</li> </ul>	
<b>Bari</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• cereali per i gruppi Casillo, Divella e altre imprese molitorie minori</li> <li>• fertilizzanti per il consumo di agricoltori locali</li> <li>• prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi per lavorazioni di imprese metalmeccaniche del territorio</li> <li>• prodotti chimici</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• prodotti alimentari</li> <li>• farmaceutici</li> <li>• macchine per l'oil &amp; gas</li> <li>• macchinari per edilizia</li> <li>• quadri elettrici</li> <li>• mobilio</li> </ul>
<b>Monopoli</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• minerali grezzi per la Ve.Me di Castellana Grotte</li> <li>• oli vegetali per la ItalBioil (Gruppo Marseglia) che produce biodiesel</li> </ul>	
<b>Barletta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• prodotti raffinati per un deposito costiero</li> <li>• fertilizzanti per consumo di agricoltori locali</li> <li>• minerali grezzi, cementi e calci per la Cementeria del Gruppo Buzzi Unicum</li> </ul>	
<b>Manfredonia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fertilizzanti per consumo di agricoltori locali</li> <li>• cereali per aziende molitorie daune</li> </ul>	

Riguardo al traffico di passeggeri (locali, traghetti e crociere), Brindisi risulta essere nel 2016, con 538.639 unità, il porto più frequentato (seppure con una flessione del -13,92% rispetto al precedente anno). Seguono Bari con 400.875 unità e un incremento nel biennio del +9,6% e Taranto con soli 375 passeggeri.

È evidente da questi dati come i porti di Brindisi e ancor più Bari abbiano una vocazione prevalentemente turistica, mentre il porto di Taranto, pur penalizzato dalla flessione dei volumi movimentati, conservi la sua storica funzione di "porto industriale", accanto alla componente "commerciale", in fase di rilancio nell'ambito della valorizzazione del Molo Polisettoriale. D'altra parte, la vocazione commerciale di Taranto uscirà rafforzata grazie alla prossima valorizzazione del Molo Polisettoriale attraverso il rilascio della/e concessione/i demaniale/i marittima/e, a conclusione delle procedure in corso.

È altresì evidente come nel complesso la Puglia abbia ridimensionato il suo peso a livello nazionale, e a questo proposito ci sentiamo di condividere l'analisi dell'IPRES laddove evidenzia come *"la criticità principale sembra essere la scarsa qualità delle interconnessioni tra il sistema portuale e le altre reti di trasporto (ferrovia, strade, aeroporti) con riferimento al trasbordo delle merci, e tra i porti ed il resto del territorio regionale, con riferimento al servizio passeggeri, con ripercussioni sull'impatto economico che il sistema portuale è in grado di determinare complessivamente a livello regionale."*<sup>19</sup>

### 3.2 Aeroporti

La rete aeroportuale pugliese comprende gli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto. Il Piano Nazionale degli Aeroporti<sup>20</sup>, nella definizione dell'articolazione della rete aeroportistica nazionale, definisce due classi funzionali di aeroporti:

- Gli Aeroporti Principali, che servono ampi bacini di utenza su destinazioni europee e internazionali e sono ricompresi nella rete europea TEN-T, a livello di *core network* o *comprehensive network*.

<sup>19</sup> *Le infrastrutture portuali in Puglia*, IPRES, dicembre 2015.

<sup>20</sup> *Piano Nazionale degli aeroporti*, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ENAC, 2012.





- Gli Aeroporti di Servizio, in parte ricompresi nel *comprehensive network* TEN-T, che svolgono una funzione accessoria, servendo in maniera più capillare il territorio nazionale, anche a supporto delle attività produttive.

Gli scali di Bari e Brindisi rientrano nel primo gruppo di Aeroporti Principali, mentre Foggia e Taranto sono classificati tra gli Aeroporti di Servizio. Bari, Brindisi e Foggia rientrano anche nel *TEN-T comprehensive network*.

Ferma restando questa classificazione, il Piano riconosce una differenziazione tra gli Aeroporti Principali in “strategici e primari”, dove gli scali strategici comprendono gli aeroporti che per volume e bacini di traffico, per livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, grado di accessibilità e di integrazione con le altre reti della mobilità, svolgono il ruolo di *Gate* Intercontinentale di ingresso al Paese. Bari rientra in quest’ultima categoria, mentre Brindisi appartiene al gruppo degli aeroporti primari.

Per le sue caratteristiche infrastrutturali e logistiche, per la sua prossimità al polo produttivo aerospaziale e per il suo livello di connettività con altri terminali di trasporto, lo scalo di Taranto-Grottaglie è invece individuato come aeroporto cargo.

Nelle scelte del Piano Nazionale, Bari si configura dunque come uno scalo strategico, dedicato al traffico di linea, supportato dallo scalo primario di Brindisi, dedicato al traffico *low cost*. Taranto si configura come uno scalo di servizio dedicato al cargo e al trasporto speciale legato all’industria aeronautica; Foggia invece costituisce uno scalo di servizio di interesse turistico locale.

Nel 2015 negli aeroporti di Bari e Brindisi sono di fatti transitati più di 6,2 milioni di passeggeri (il +6,5% rispetto al precedente anno) su numerose destinazioni nazionali ed internazionali. La *catchment area* competitiva degli aeroporti di Bari e Brindisi, basata sull’analisi dei tempi di percorrenza, include 332 comuni nelle province di Bari (48), Foggia (47), Lecce (97), Brindisi (20), Taranto (29), BAT (10), Campobasso (2), Potenza (37), Matera (31), Benevento (2), Avellino (1), Cosenza (8), per un totale di 4.380.000 abitanti circa (dati riferiti al 1° gennaio 2011), pari al 7,2% della popolazione italiana.

Ai fini della ZES ionica appulo-lucana, particolare rilievo assume l’aeroporto di Taranto-Grottaglie, con la sua preminente funzione cargo-logistica. Lo scalo, già parte integrante del programma internazionale di Alenia per la produzione in loco delle fusoliere del *Boeing 787 "Dreamliner"*, è attualmente interessato da un suo ulteriore sviluppo quale infrastruttura strategica per l’Europa per la crescita del sistema industriale ed accademico al servizio del **comparto aeronautico e aerospaziale**. A tal proposito, si registra il recente interesse (confluito in un Piano di cooperazione tra Stati Uniti e Italia) della Virgin Galactic allo scalo aeroportuale di Grottaglie, per avviare una linea di business per il lancio di satelliti e voli suborbitali.

Una valorizzazione di questo scalo in siffatta direzione è anche auspicata dal Piano Nazionale, laddove si afferma che “è necessario innescare sinergie con il sistema produttivo territoriale e soprattutto con il porto di Taranto e sviluppare la connessione alla ferrovia Taranto-Brindisi con collegamento diretto al porto di Taranto”.





### 3.3 Strade

Un'adeguata rete stradale è indubbiamente un fattore fondamentale per il sistema di piccole e medie imprese diffuse sul territorio nazionale, essendo il trasporto più gomma più flessibile, affidabile e meno costoso rispetto a quello ferroviario. Come evidenzia il **Documento di Programmazione Strategica dell'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano:**

*“La rete viaria del Sud Italia ha una lunghezza di circa 38.600 km, di cui 1.079 km di autostrade, 19.920 di strade statali e 32.345 km di strade regionali e provinciali, su cui circolano 9.2 milioni di veicoli, il 19% del parco circolante italiano.*

*Se la dotazione garantisce, in termini di km di strade per numero di abitanti e per chilometro quadrato, livelli non difformi da quelli medi italiani, basta osservare la cartina per notare come lo sviluppo infrastrutturale di migliore qualità sia concentrato lungo le due linee di costa, caratterizzate dalla presenza, rispettivamente delle autostrade: A1 Milano, Roma, Napoli che trova la sua naturale continuazione sulla A2 Autostrada del Mezzogiorno (ex A3 Salerno – Reggio Calabria); A14 Bologna, Bari, che si dirama poi verso Taranto e verso Lecce (E 55).*

*Entrambe le autostrade, in molti tratti a tre corsie per senso di marcia, assicurano collegamenti veloci tra le regioni del Sud e quelle del Centro-Nord e tuttora rappresentano il principale asse strategico di collegamento fra le due aree del Paese. [...] Nel Mezzogiorno, l'unico asse Est-Ovest di qualità è rappresentato dall'autostrada A16, che da Napoli porta a Canosa di Puglia, dove s'innesta sulla A14 Bologna–Bari–Taranto.*

*La cesura tra Est ed Ovest è invece presente nel territorio della Basilicata, ove manca un asse di collegamento trasversale che favorisca le connessioni tra Campania, Calabria e Puglia attraversando il materano.*

*Ancora in corso l'ammodernamento infrastrutturale della SS 106 Ionica (strada europea E90), una strada a forte traffico e con i più elevati livelli d'incidentalità in Italia, che garantisce i collegamenti costieri tra Calabria, Basilicata e Puglia per un totale di 491 Km (N.d.R. tratti della Puglia e Basilicata già completati).<sup>21</sup>*

Nella tabella che segue sono presentate le caratteristiche della dotazione stradale per regione (anno 2013)<sup>22</sup>.

Tipologia di strada	Puglia	Basilicata
Strade Statali (km) (a)	1510	1027
Regionale e provinciali (km)	9136	4854
Autostrade (km)	313	29
Km strade statali x 10.000 ab.	3,7	17,9
Km regionali/provinciali x 10.000 ab.	22,3	83,9
Km autostrade x 10.000 ab.	0,8	0,5
Km strade statali x 100 km	7,7	10,2
km regionali/provinciali x 100 km	47,2	48,6

<sup>21</sup> Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano, Documento di Programmazione Strategica, Quadro Conoscitivo, gennaio 2017.

<sup>22</sup> Ibidem.

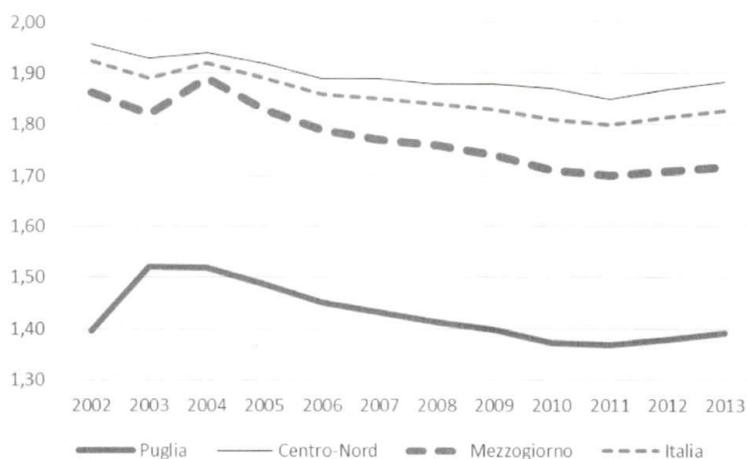


REGIONE  
PUGLIAREGIONE  
BASILICATA

Km autostrade x 100 km	1,6	0,3
------------------------	-----	-----

In particolare, considerando come indicatore dell'estensione della rete autostradale i chilometri di rete per 10.000 autovetture, la Puglia appare penalizzata sia rispetto alla media nazionale che a quella del Mezzogiorno.

Rete autostradale per 10.000 autovetture. Anni 2002-2013<sup>23</sup>



Al di là del dato puramente quantitativo, i 313 chilometri del sistema autostradale pugliese rimangono fortemente sbilanciati verso i collegamenti con il centro-nord, con il tratto pugliese della A14 Bari-Bologna, il raccordo a Canosa con la A16 per Benevento e Napoli e il proseguimento dell'asse autostradale da Bari a Massafra, a pochi chilometri da Taranto. Molto più problematici sono invece i collegamenti con il sud della penisola, e segnatamente con la Calabria, la Sicilia e la Basilicata, come pure significativa è l'assenza di un collegamento viario diretto tra Lecce e Taranto.

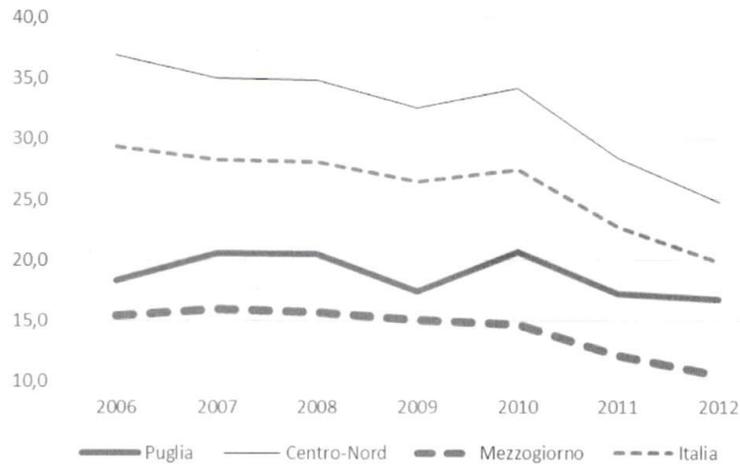
Riguardo il volume di merci trasportate su strada, espresso in tonnellate per chilometro di strada per 10.000 abitanti, la Puglia sembra tenere meglio la sua posizione rispetto alla media nazionale e al centro-nord, che vedono una vistosa flessione negli anni della crisi.



<sup>23</sup> Fonte: Elaborazione IPRES su dati Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Aiscat e Automobile Club d'Italia (Aci), tratto dalla Nota Tecnica *Infrastrutture e Trasporti in Puglia*, IPRES, maggio 2015.



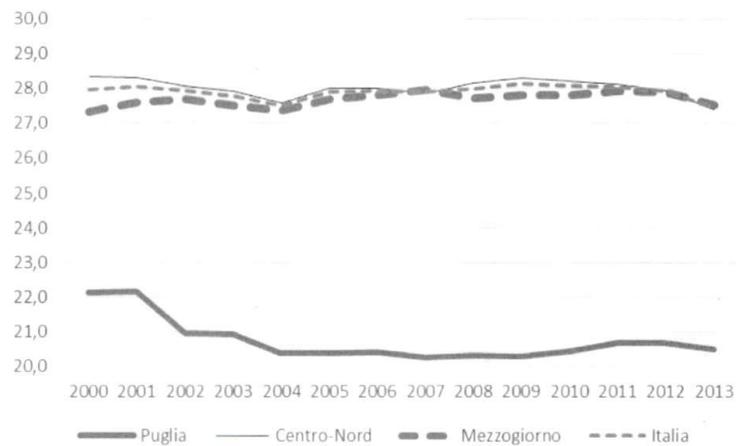
Trasporto merci su strada. Milioni di Tonnellate-Km per 10.000 autovetture. Anni 2006-2012<sup>24</sup>



### 3.4 Ferrovie

Il settore ferroviario è quello in cui la Puglia ha più necessità di adeguare la propria dotazione infrastrutturale, essendo oggi questa piuttosto distante dai livelli del resto del paese.

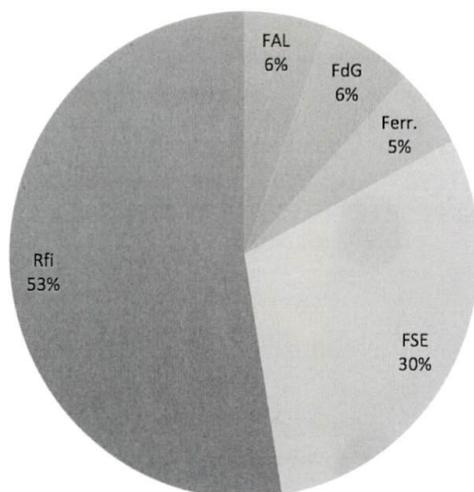
Rete ferroviaria in esercizio. Chilometri per 100.000 abitanti. Anni 2000-2013<sup>25</sup>



La rete ferroviaria pugliese è attualmente gestita da cinque operatori, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., Ferrovie del Gargano, Ferrotramviaria S.p.A., FSE Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l., per una copertura di 1.550 chilometri, distribuiti come illustrato nel grafico seguente.

<sup>24</sup> Fonte: Istat, Rilevazione sul trasporto merci su strada, tratto dalla Nota Tecnica *Infrastrutture e Trasporti in Puglia*, IPRES, maggio 2015.

<sup>25</sup> Fonte: Elaborazioni Istat su dati Rfi, tratto dalla Nota Tecnica *Infrastrutture e Trasporti in Puglia*, IPRES, maggio 2015.

Distribuzione estensione rete ferroviaria regionale per operatore<sup>26</sup>

Un dato significativo circa la relativa arretratezza anche tecnologica della rete, soprattutto nelle aree distanti dalla dorsale Adriatica, è quello per cui il 67% dell'intera rete è tuttora costituito da linee a binario singolo e solo il 38% delle linee è elettrificato.

In particolare, le reti secondarie, che come mostrato sopra incidono per il 47% del totale e servono un'ampia parte del territorio regionale (come l'intero Salento e buona parte dell'area murgiana interna), presentano livelli di servizio spesso inadeguati, per tempi di percorrenza, lunghezza e frequenza dei convogli, sicurezza e *comfort*, e non costituiscono una valida alternativa al trasporto su gomma sui medi e lunghi percorsi.

Riguardo al trasporto merci:

*“Il reticolo del trasporto merci su ferro che interessa le regioni di Puglia e Basilicata è formato da diversi impianti terminali diversificati per tipologia di trasporto e modalità di gestione. L'asse portante di tutti i trasporti è costituito dalla Direttrice Adriatica che è in grado di mettere in comunicazione le Regioni con le località del Nord Italia ed Europa, non a caso molti di questi impianti terminali sono ubicati lungo la direttrice stessa o sua prosecuzione, il resto è costituito da impianti a servizio di grossi insediamenti industriali come S. Nicola di Melfi che è collegato alla Direttrice Adriatica tramite la linea Foggia – Potenza. La Direttrice Adriatica è caratterizzata da un modulo di 570m, peso assiale di categoria D4 (22.5 t\*asse) e codifica per il trasporto combinato PC 45 in tutta la parte a sud di Pescara e PC 80 da Pescara fino a Bologna.”<sup>27</sup>*

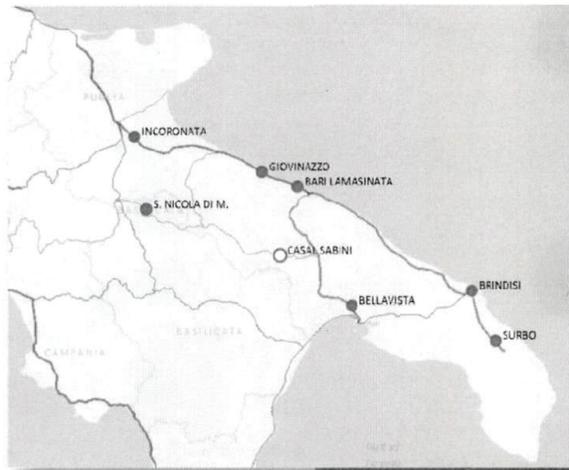
La figura seguente illustra la localizzazione degli impianti ferroviari a servizio del traffico merci in Puglia e Basilicata, mentre le loro caratteristiche principali sono riportate nella successiva tabella.<sup>28</sup>

<sup>26</sup> Fonte: Elaborazioni Istat su dati Rfi, tratto dalla Nota Tecnica *Infrastrutture e Trasporti in Puglia*, IPRES, maggio 2015.

<sup>27</sup> *Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano*, Documento di Programmazione Strategica, Quadro Conoscitivo, gennaio 2017.

<sup>28</sup> Fonte: Ibidem.





LEGENDA

- Attuale generatore traffico merci
- Raccordo tecnico



Località	Caratteristiche	N° treni generati (2015)
Foggia Incoronata	Stazione a 3 binari di cui solo uno atto agli arrivi e partenze per il traffico merci e dotato una capacità di 650 m. Detto binario è allacciato ai binari di presa e consegna dell'ASI di Foggia su cui al momento opera un unico operatore logistico.	381
Giovinazzo	Stazione a 4 binari di cui uno, della lunghezza di 585m, è adibito all'arrivo e alla partenza dei treni.	137
Bari Lamasinata	impianto costituito da 4 binari di circolazione, della lunghezza massima di 530 m, al quale sono allacciati diversi impianti terminali come Scalo Ferruccio, Interporto Regionale di Puglia, un raccordo terminale di un operatore logistico ed il raccordo ASI alla quale dorsale è allacciato un raccordo tecnico.	3.929
Brindisi	Stazione ad otto binari di cui tre destinati al traffico merci della lunghezza di 550m e destinati anche ad attività di presa e consegna. Alla stazione è allacciato lo scalo Intermodale compreso nel reticolo degli scali pubblici Nazionali ed il raccordo ASI di Brindisi da cui si diramano	917
Surbo	Il terzo binario di stazione è utilizzato per gli arrivi e le partenze dei treni ed ha una capacità che supera i 650 m. Alla stazione è allacciato il raccordo ASI di Lecce al quale fa capo una fabbrica che produce macchine agricole tramite un raccordo particolare.	89
Taranto Bellavista	La stazione di Bellavista ubicata sulla linea Bari – Taranto ed al quale sono allacciati lo stabilimento siderurgico di Taranto e tutta l'area industriale non presenta al momento livelli di traffico significativi.	
S. Nicola di Melfi	Stazione di 3 binari di cui due della lunghezza di 600 m sono destinati al traffico merci. All'impianto sono allacciati il raccordo	1.885



	ASI che serve lo stabilimento industriale ed un raccordo particolare impegnato sempre nell'indotto automobilistico.	
Casal Sabini	Alla stazione si allaccia il raccordo ASI di Matera che serve uno stabilimento impegnato nella manutenzione delle carrozze ferroviarie, tramite una dorsale di 6 km in territorio Lucano e un raccordo tecnico.	30

All'elenco precedente andrebbe aggiunta la stazione di **Taranto-Cagioni** (snodo ferroviario del Porto di Taranto che collega direttamente il Molo Polisettoriale e la Piastra Portuale logistica dello scalo Ionico alla rete ferroviaria nazionale): la stazione è ubicata sulla direttrice Taranto-Reggio Calabria ed è in grado di servire l'arco Ionico che passa dalla Basilicata e attraversa tutta la Calabria. Lungo tale linea è altresì presente un bypass ferroviario – già realizzato – che consente alla merce di essere immessa direttamente sulla direttrice adriatica, senza passare dalla stazione passeggeri. L'impianto di Cagioni è interessato da interventi di ampliamento e potenziamento che entro il 2019 consentiranno la composizione di treni di 750 m direttamente sulla banchina del Molo polisettoriale del porto, nonché treni di 600m sulla piastra logistica

### 3.5 Interporti e piattaforme logistiche

Il ruolo dei terminali intermodali è quello di permettere l'organizzazione del trasporto combinato di casse mobili, semirimorchi e *container*, che vengono trasbordati dai mezzi stradali a quelli ferroviari o marittimi, con cui avverrà la parte maggiore del viaggio. Sono presenti in Puglia tre terminali ferroviari destinati al traffico intermodale, le cui principali caratteristiche sono riportate nella tabella a seguire<sup>29</sup>:

1. Terminal di Bari-Ferruccio nei pressi dell'Interporto Regionale della Puglia
2. Terminal di Foggia-Incoronata gestito da Lotras nella zona industriale della città
3. Terminal di Brindisi.

Localizzazione	Gestore	Superficie (mq)	N° binari e loro lunghezza (m)
Bari Ferruccio	Terminal Italia	50.000	10 da 550/750 m
Brindisi	Terminal Italia	24.000	2 per un totale di 1.200 m
Foggia-Incoronata	Lotras	100.000	9

#### 3.5.1 La Piattaforma logistica ferroviaria integrata di Foggia-Incoronata

Si tratta di un progetto inserito tra le opere infrastrutturali previste nel Patto per la Puglia, con un finanziamento previsto di 40 milioni di euro, a valere sul fondo Coesione e Sviluppo FSC 2014-2020 (quattro dei quali con impatto finanziario sul 2016/2017).

Il progetto è stato messo a punto dalla Lotras, un'azienda che nel *terminal* ferroviario di Borgo Incoronata ha il suo *hub* principale, operativo dalla fine del 2008, e prevede la

<sup>29</sup> Fonte: *Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano*, Documento di Programmazione Strategica, Quadro Conoscitivo, gennaio 2017.





realizzazione di un'area di manutenzione dei vagoni, ospitati da una superficie coperta di oltre 1.200 metri quadrati, di un deposito di materiale rotabile da 12mila metri quadrati, servito da binari interni, e di un centro servizi.

La piattaforma, situata in prossimità del casello autostradale A14 di Foggia Sud e ben collegata dalla viabilità stradale con il porto di Manfredonia, dovrebbe servire le esigenze di traffico merci delle aziende locali e fungere da snodo per i flussi generati dalle industrie lucane dell'area di Potenza, Tito e San Nicola di Melfi, oltre che di quelle della Campania Irpina (Avellino-Pianodardine) e di Termoli sulla costa adriatica nel Molise.

### 3.5.2 Interporto Regionale della Puglia

L'Interporto Regionale della Puglia è localizzato a ridosso della zona industriale di Bari-Modugno, a 6 Km dall'Aeroporto Internazionale di Bari Palese, a 10 Km dal casello autostradale di Bari Nord e a 11,6 Km dal porto di Bari, interessando un'area di circa 50 ettari di cui 90 mila mq di superficie coperta, per magazzini logistici ed edifici direzionali.

I collegamenti autostradali e ferroviari esistenti consentono di collegare rapidamente l'Interporto con la rete degli interporti italiani e del nord Europa e può essere considerato l'unica infrastruttura logistica nel mediterraneo orientale in grado di intercettare il traffico merci proveniente e diretto verso l'area balcanica, anche in relazione all'attuazione del Corridoio VIII trans-europeo Bari-Varna.

L'ambizione è quella di configurarsi come una vera e propria piattaforma retroportuale a servizio del sistema costituito dagli scali pugliesi oltre che dal porto di Gioia Tauro e di riuscire così a cogliere le opportunità derivanti dalla crescita dei mercati del *Far-East* e della penisola indiana e dalla riorganizzazione del traffico verso il Nord America.

L'Interporto è diviso in tre aree dedicate rispettivamente a:

- magazzini gomma-gomma a uso logistico/corrieri;
- magazzini gomma-gomma per la logistica del freddo;
- magazzini ferro gomma a uso logistico/corrieri.

Per incentivare il trasporto merci su ferro, l'Interporto Regionale della Puglia, integrato con lo scalo Ferruccio di Rfi, offre agli operatori del settore logistico l'opportunità di utilizzare il proprio *terminal* intermodale costituito da 4 binari operativi per la formazione di treni blocco per il trasporto di ogni tipologia di containers e casse mobili su direttrici nazionali e internazionali. Il *terminal* offre anche un'area destinata a piazzale per il deposito dei *container*.

Nella sede dell'interporto operano due uffici dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli:

- la Sezione Operativa Territoriale Dogana Interporto Bari per l'espletamento di tutte le pratiche di *export-import* e procedure domiciliate;
- l'Ufficio relazioni con il Pubblico dell'Area Assistenza ed Informazione all'Utenza dell'Ufficio delle Dogane di Bari.

### 3.5.3 La Piastra Logistica di Taranto

La Piattaforma Logistica – situata in un'area posta in località S. Nicolicchio, la cui posizione risulta strategica ai fini del futuro utilizzo, in quanto in stretta contiguità sia con i *terminal* marittimi, sia con la rete ferroviaria nazionale – si estende in ambito portuale in area a ridosso del 4° Sporgente, su una superficie complessiva di circa 200.000 mq. La Piattaforma si propone come centro d'interscambio fra diverse modalità di trasporto (strada – ferro).





mare) e centro di prestazione di servizi alle merci, secondo una logica di integrazione operativa e informatizzata tra i diversi soggetti in essa operanti.

Oltre alla Piattaforma, il progetto della Piastra Logistica del Porto di Taranto, dal costo complessivo di 219 milioni di Euro, prevede la costruzione delle seguenti opere:

- la Strada dei Moli, che collegherà in modo organico tutti i moli del porto e migliorerà le connessioni con la rete stradale nazionale – *realizzata*;
- l'ampliamento, per una larghezza di 140 metri (da 80m a 220m), del 4° Sporgente, con la realizzazione di una nuova banchina con fondali di 12,00 m e il riempimento delle aree retrostanti per ricavare adeguati piazzali operativi – *in fase di ultimazione*;
- realizzazione di una nuova darsena ad ovest del 4° Sporgente – *in fase di ultimazione*.

L'area su cui sono stati già realizzati gli interventi in progetto ha un'estensione di circa 148.000 mq.

Sulla base dei servizi che la Piattaforma Logistica dovrà soddisfare, gli edifici a servizio della piattaforma stessa sono stati individuati in:

- Palazzina uffici - ultimata;
- Magazzino a temperatura ambiente - ultimato;
- Magazzino frigorifero - ultimato;
- Alloggio custode e ristoro - ultimato;
- Autorimessa - ultimato.

La Piattaforma, inoltre, è dotata di un *terminal* ferroviario, interno al perimetro, costituito da quattro binari destinati allo stazionamento del materiale rotabile per le operazioni di carico e scarico dei treni. Tali binari hanno lunghezza di 613,62m, 584,74m, 584,57m e 650,44m.

Detti binari sono armati con rotaie a gola del tipo Cogifer, sistemati a raso al fine di consentire il transito di veicoli gommati anche sopra l'armamento ferroviario. Il collegamento del *terminal* con la linea ferroviaria nazionale avviene attraverso l'utilizzo di un binario esistente, dedicato esclusivamente a questa funzione, appartenente ad un fascio di binari attualmente in disuso. Previa realizzazione di opportuni scambi e l'adeguamento del suddetto binario esistente, il *terminal* verrà messo in comunicazione con la stazione di Taranto.

Data la configurazione della stazione di Taranto, tale collegamento consente la costituzione di massimo due treni al giorno di lunghezza non superiore a 440m.

E' presente, inoltre, una superficie pari a 25.700 mq destinata al deposito *containers*. Il deposito potrà usufruire di 480 aree *containers* di dimensioni 2.45x6.10 metri e di due ingressi/uscite separate ed indipendenti l'una dall'altra, in modo tale da agevolare lo scarico e il carico delle merci.

Infine l'infrastruttura risulta dotata di una autorimessa coperta, avente superficie di circa 4900 mq ed altezza utile pari a 4,5m, realizzata mediante carpenteria metallica, oltre che di parcheggi pertinenziali di ogni edificio, fruibili per dipendenti e visitatori.

### 3.5.4 Il Centro di carico intermodale di Francavilla Fontana

L'area di carico intermodale potrebbe rivestire un ruolo di rilievo per la gestione logistica delle merci, grazie alla sua prossimità con vie di comunicazione a scorrimento veloce quali la S.S.7 (strada statale a rapida interconnessione con la rete autostradale ed il collegamento





con le stazioni marittime di Brindisi e Taranto e aeroportuali di Brindisi e della vicinissima Grottaglie) e la sua predisposizione al collegamento con la rete ferroviaria nazionale, con piattaforme di carico e scarico per una capacità simultanea di circa 50 vagoni.

La struttura versa oggi in uno stato di complessivo degrado e abbandono e necessita di interventi di riqualificazione.

Si evidenzia che, vista la legge 29 dicembre 2003, n. 376, artt. 1 e 2, con la quale è stato disposto il finanziamento di opere pubbliche di particolare interesse e considerato lo schema di convenzione, n. 4192 del 20/09/2004, tra il Comune di Francavilla Fontana, Ente Beneficiario, e il Ministero dei Trasporti, Ente erogatore, al sol fine di poter stabile il quadro economico ed il programma temporale per il completamento del centro intermodale, si segnala che, ad oggi, giusto Decreto del 09/03/2005 emesso dal richiamato Ministero, vi è un finanziamento per il complemento del centro di carico intermodale, di circa 1.800.000 euro.

### 3.6. Nuovi interventi infrastrutturali

#### 3.6.1 L'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica individua il Sistema Pugliese-Lucano come una delle cinque diverse Aree Logistiche Integrate (ALI) su cui focalizzare gli investimenti finalizzati alla realizzazione di infrastrutture portuali, retroporti e interporti, piattaforme logistiche, con le relative connessioni ai corridoi multimodali della Rete europea di trasporto.

L'intervento mira alla definizione di un sistema integrato dei porti di Bari, Brindisi e Taranto e dell'Interporto di Bari, potenziando in particolare i collegamenti di "ultimo miglio" ai nodi portuali del triangolo Bari-Brindisi-Taranto, con particolare attenzione all'Interporto Regionale della Puglia.

Diversi strumenti di pianificazione e programmazione concorrono alla definizione degli interventi infrastrutturali che riguardano l'Area Logistica Integrata, e in particolare:

- Piani Operativi Triennali delle Autorità Portuali;
- Patto per la Città Metropolitana di Bari;
- Patto per lo sviluppo della Regione Basilicata;
- Patto per lo sviluppo della Regione Puglia;
- Contratto Istituzionale e di Sviluppo dell'Area di Taranto;
- Programmazione RFI

Si rimanda alla documentazione presente sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti<sup>30</sup> per un elenco dettagliato degli interventi pianificati, programmati e in corso, molti dei quali sono di assoluta rilevanza per le ZES di Puglia e Basilicata.

#### 3.6.2 La pianificazione strategica della Regione Puglia

La Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati tra cui, in particolare<sup>31</sup>:

<sup>30</sup> <http://www.ponir.mit.gov.it/interventi/arce-logistiche-integrate/ali-sist-pugl-lucano>

<sup>31</sup> Vedi <http://old.regione.puglia.it/index.php?page=schede&id=138>





- il **Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti (PRT)** che per legge ha durata quinquennale, con estensione quindi, nel caso specifico 2015-2019, che individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT approvato dal Consiglio Regionale il 23.06.2008 con L.R. n.16 e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento;
- il **Piano Triennale dei Servizi (PTS)**, inteso come Piano attuativo del PRT, che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie.

L'approccio unitario adottato è avvalorato dalla scelta di mettere al centro della nuova programmazione la visione e gli obiettivi di Europa 2020 promuovendo lo sviluppo di un sistema regionale dei trasporti per una mobilità intelligente, sostenibile e inclusiva.

Alla definizione dello scenario progettuale concorrono tre componenti:

- interventi materiali, riguardanti infrastrutture, materiale rotabile e tecnologie;
- servizi, nella cui sfera rientrano le reti dei servizi di trasporto collettivo, i servizi informativi per la pianificazione e il monitoraggio del traffico di persone e merci;
- politiche mirate a supporto dell'attuazione dello scenario di piano.

Le principali priorità di intervento sono:

#### A. Trasporto ferroviario

- Realizzazione della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Bari-Napoli, che si integra con il sistema di trasporto regionale, imperniato sui nodi di Bari, Barletta, Foggia e Napoli e sulle due antenne che collegano Bari rispettivamente verso Taranto e verso Brindisi-Lecce. La Regione partecipa anch'essa al sostegno finanziario del processo di infrastrutturazione con 100 milioni di euro messi a disposizione dalle risorse inizialmente destinate all'attuazione del Programma Operativo 2007-2013 dei fondi strutturali europei.
- Rilancio della linea adriatica come struttura portante della rete regionale e come rete di connessione con l'AV/AC della linea Bari-Napoli. Su questa linea sono prioritari interventi di velocizzazione, attraverso l'*upgrade* tecnologico per una migliore gestione del traffico promiscuo lento/veloce, nonché l'eliminazione di alcuni PL. Rimane a questo scopo preordinato il completamento del raddoppio del binario nei pressi di Ortona (un chilometro circa) ed il raddoppio del binario nella tratta Termoli-Lesina (33 chilometri), per cui è previsto il completamento delle opere per il 2026. Il costo complessivo del progetto di raddoppio fra Termoli e Lesina è di 700 mln di €, interamente finanziati. In particolare nel Contratto di programma 2012 – 2016 MIT-RFI, sono stati stanziati 550 mln €, mentre nella bozza del Contratto di programma 2017-2021 sono stati recepiti i finanziamenti recati dal FSC 2014 – 2020, pari a 150 mln €.
- Riorganizzazione della piattaforma logistica regionale con l'obiettivo, tra gli altri, di garantire l'adeguata sistematicità di treni completi, di modulo continentale da inoltrare sulla linea Adriatica per sfruttarne al meglio la capacità e di prevedere tempi di viaggio competitivi con il trasporto su gomma. Nello snodo di Bari, le attuali infrastrutture intermodali di scalo Ferruccio ed Interporto, unitamente al fascio ferroviario di Bari Lamasinata, hanno la necessità di raccordarsi con la linea adriatica attraverso un'interconnessione più veloce e funzionale, possibile solo attraverso la costruzione della nuova stazione posta in parallelo alla linea con un adeguato fascio di presa e consegna arrivi e partenze. Questo intervento





finanziato dal PAC nazionale, rappresenterà un moltiplicatore dei traffici intermodali, a sistema con le piattaforme di Brindisi Costa Morena, Brindisi nuova stazione elementare, Taranto Logistica, Taranto Polisettoriale, Taranto raccordo Bellavista – Cagioni, Foggia Incoronata. Con le risorse del Fondo Sviluppo e Coesione del Patto per lo sviluppo della Regione Puglia e della Delibera CIPE 54/2016, è finanziata la realizzazione della piattaforma logistica ferroviaria integrata, Incoronata, in area ASI e del raccordo ferroviario nuova stazione elementare “Brindisi Intermodale”.

- Interoperabilità delle linee ferroviarie regionali (Ferrovie del Sud Est, Ferrotramviaria e Ferrovie del Gargano) con la rete del gestore nazionale RFI. In rilievo gli interventi sul nodo di Bari C.le per l’interconnessione fisica dei binari della rete nazionale con quelli delle reti regionali FNB, FSE e FAL (Bari-Bitritto).
- Interoperabilità del materiale rotabile regionale, con i sistemi di controllo della marcia del treno (SCMT). Nella stazione di Bari C.le, sarà possibile raggiungere l’aeroporto direttamente con il treno da tutta la regione.
- Potenziamento del materiale rotabile in funzione del modello di esercizio e delle effettive esigenze della domanda, secondo quanto previsto dall’Accordo Quadro RFI-Regione Puglia, sottoscritto ai sensi del D.lgs 112/2015.
- Adeguamento dell’infrastruttura su tratte caratterizzate da domanda potenziale significativa migliorando e potenziando la funzionalità dei nodi di interscambio finalizzati all’incremento della mobilità collettiva.
- Completamento dell’interconnessione delle reti ferroviarie nei nodi fisici di Bari, Foggia, Barletta, Taranto, Lecce e Francavilla Fontana.

#### B. Trasporto Marittimo

- Potenziare la capacità intermodale e logistica dei tre porti di I classe e delle relative aree retroportuali, attraverso la realizzazione di strutture logistiche, servizi e connessioni ferro-stradali.
- Realizzare gli interventi dell’“ultimo miglio” in accesso ai porti di I e II classe funzionali allo sviluppo del trasporto combinato, a partire da quelli finalizzati a risolvere specifiche criticità, riscontrate allo stato attuale o di previsione, relative a sicurezza e congestione del traffico stradale. In particolare, le azioni delineate riguardano:
  - la razionalizzazione della connessione stradale al porto di Bari;
  - le connessioni ferro-stradali a servizio dell’intermodalità al porto di Brindisi;
  - la connessione ferroviaria a servizio del porto di Taranto;
  - il potenziamento dei collegamenti con i porti di II classe.
- Proseguire il processo di implementazione di tecnologie *Intelligent Transport System* a supporto della piattaforma logistico-portuale regionale iniziato con il progetto promosso dalla Regione Puglia per la realizzazione di un Sistema Intelligente di Trasporto Multimodale nei Tre porti Nazionali Pugliesi (SITIP, Sistema Informativo e Telematico Integrato per i Porti di Bari, Brindisi e Taranto).

#### A. Trasporto Stradale

- Risoluzione degli attuali fattori di rischio della circolazione: *Bypass* tra la S.S. 16 e l’Autostrada A14.
- Intervento di ammodernamento della S.S. 16 Adriatica, nel tratto Bari-Mola di Bari, per risolvere i fenomeni di congestione della città metropolitana.





migliorare il collegamento verso il porto TEN-T *core* e l'interporto TEN-T *core* di Bari a nord e il collegamento con il Salento verso sud.

- Connessione delle aree interne (Sub Appennino Dauno) con i poli di interesse territoriale fra cui l'aeroporto *comprehensive* di Foggia.
- Completamento del tronco Matera-Taranto anche al fine di potenziare i collegamenti verso il porto TEN-T *core* di Taranto.
- Riconoscimento di una serie di corridoi stradali sui quali implementare forme di priorità e agevolazione della marcia del Trasporto Pubblico Locale automobilistico. Tali corridoi vanno selezionati in funzione di due criteri fondamentali: i livelli di offerta e relativa frequentazione dei servizi di TPL e, in subordine, al fine di riconoscere una priorità di intervento, l'accessibilità verso aree maggiormente svantaggiate in quanto, ad esempio non servite dalla ferrovia. La soluzione di riferimento è il *Bus Rapid Transit* (BRT) che va affermandosi anche in Europa come un approccio moderno e flessibile a problemi di mobilità in aree urbane ed extraurbane grazie alla duttilità d'impiego dell'autobus.

### 3.7 Il sistema infrastrutturale lucano

Nel presente capitolo, oltre la contestualizzazione delle aree individuate e dei relativi poli logistici rispetto al sistema delle infrastrutture di collegamento esistente, sono stati riportati gli interventi progettuali proposti o recepiti dal Piano Regionale dei Trasporti (PRT) 2016-2026 costituenti lo scenario di "Progetto".

Tali interventi sono stati recepiti dal quadro di riferimento programmatico – progettuale sovraordinato o consolidato.

L'approccio metodologico che il PRT 2016-2026 ha adottato per la definizione degli obiettivi e della strategia di individuazione degli interventi che concorrono a definire lo scenario di "Progetto", si è basato sui principi di integrazione tra le tre componenti progettuali - infrastrutture/tecnologie, servizi e politiche/azioni - che concorrono a definire le strategie d'intervento e declina rispetto ai tre ambiti spaziali d'azione - europeo/nazionale, trans-regionale e regionale - la lettura per sistemi che la programmazione consolidata regionale propone.

Sulla base di tali principi metodologici il PRT 2016-2026 ha proposto di conseguire:

1. obiettivi sistemici:
  - integrare la Basilicata nel sistema delle reti EU e nazionali (TEN-T) per il trasporto di passeggeri e merci;
  - consolidare il ruolo della Regione Basilicata di cerniera e di promotrice di integrazioni interregionali tra i territori dell'Italia meridionale;
  - mettere a punto un sistema multimodale che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità supportando la coesione interna e il riequilibrio territoriale.
2. obiettivi settoriali generali
  - migliorare i collegamenti multimodali con i nodi della rete Core;
  - migliorare i collegamenti delle aree trans regionali in modo da promuovere per la Regione Basilicata il ruolo di territorio cerniera;





- realizzare una rete integrata di infrastrutture e servizi ferro-stradali in ambito regionale in grado di sostenere lo sviluppo, la coesione interna e contrastare lo spopolamento delle aree interne a rischio marginalizzazione;
- promuovere soluzioni di trasporto collettivo innovative e competitive con l'auto privata per contribuire a reinternalizzare i costi esterni del trasporto (incidentalità, inquinamento, congestione del traffico, degrado accelerato delle infrastrutture);
- promuovere l'intermodalità e la logistica nel trasporto merci;
- promuovere l'introduzione di sistemi ITS per l'infomobilità e lo sfruttamento ottimale della capacità stradale.

### ***3.7.1 Accessibilità delle Aree ZES lucane rispetto all'hub del porto di Taranto***

Nell'Allegato A sono riportate le caratteristiche tecniche principali dei collegamenti tra i poli logisti su cui gravitano le aree eleggibili a ZES della Basilicata ed il porto di Taranto rispetto alla configurazione attuale. Lo schema elaborato porta in conto l'esistenza anche dei corridoi ferroviari di livello di scala nazionale.





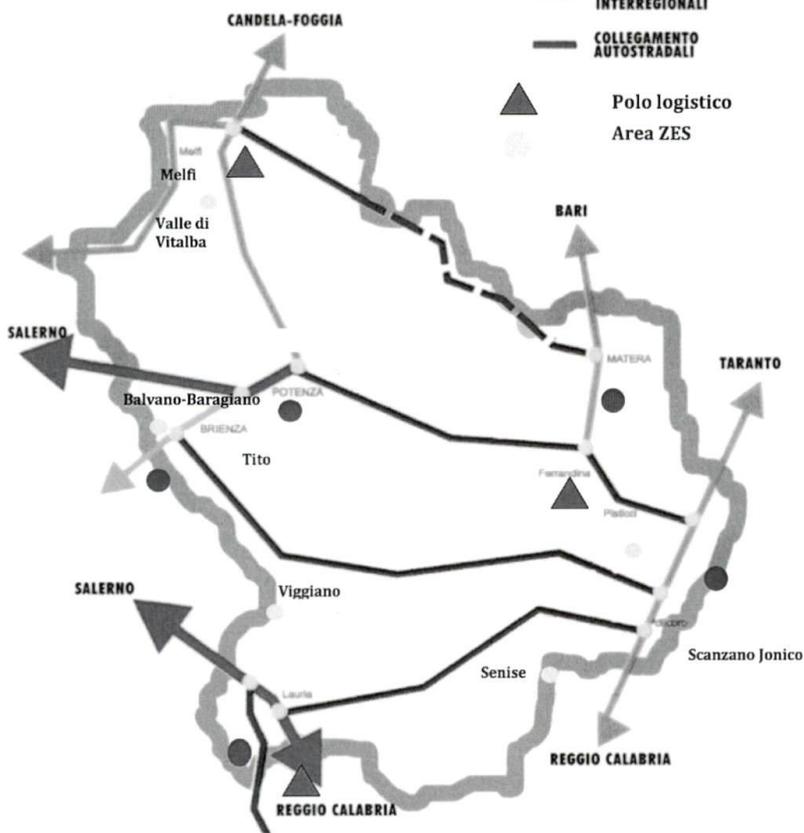
Schema delle interconnessioni delle aree e dei poli logistici

### AREE ZES - BASILICATA

#### LEGENDA

- COLLEGAMENTO DI LIVELLO REGIONALE
- - - COLLEGAMENTO DI LIVELLO REGIONALE DA COMPLETARE
- COLLEGAMENTO INTERREGIONALI
- COLLEGAMENTO AUTOSTRADALI

Polo logistico  
Area ZES





Schema dei corridoi ferroviari lucani



Fonte: RFI

Nella tabella seguente è riportato il grado di accessibilità dei poli logistici su cui gravitano le aree individuate e il porto di Taranto.

Grado di accessibilità poli logistici lucani e porto di Taranto mediante le infrastrutture esistenti

Polo Logistico	Comune	Distanza [Km]	Tempo di percorrenza [min] Veicoli commerciali	Tempo di percorrenza [min] Veicoli industriali	Velocità di esercizio media [km/h] (veicoli commerciali)	Velocità di esercizio media [km/h] (veicoli industriali)
San Nicola di Melfi	Melfi	197,3	140	173	84,6	68,4
Galdo di Lauria	Lauria	167,0	113	145	88,7	69,1
Val Basento	Ferrandina	80,5	57	74	84,7	65,3

Fonte: Nostra Elaborazione da "Norme funzionali geometriche per la costruzione delle strade - Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale - D.M. 5 novembre 2001

**3.7.2 Assetto della rete TEN-T di riferimento**

Il Regolamento n. 1315/2013 prevede che la rete trans-europea dei trasporti si articoli in una struttura «a doppio strato», comprendente una rete globale (Comprehensive network) e una rete centrale (Core network). La rete globale costituisce lo strato di base della Trans-



European Transport Network (TEN-T) e il suo completamento previsto entro il 2050, mentre lo scenario temporale per la realizzazione della rete centrale è fissato al 2030. Il primo livello, Rete TEN-T Comprehensive, svolge una prevalente funzione di coesione territoriale all'interno dei singoli Stati Membri, in quanto è costituita dalla rete stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale e di centri intermodali che, a livello nazionale, assolve la funzione di coesione sociale ed economica, contribuendo ad eliminare le disuguaglianze nelle dotazioni di infrastrutture dei territori. Per contro, alla Rete TEN-T Core è affidato il compito di collegare i 28 Paesi dell'Unione e, questi, ai Paesi confinanti e costituisce, dal punto di vista delle infrastrutture di trasporto, il presupposto indispensabile per il raggiungimento dell'obiettivo del mercato unico.

Elementi di riferimento della rete Core e della rete Comprehensive



### 3.7.3 Le infrastrutture ferroviarie per il trasporto merci

Dalle analisi condotte e riportate nel PRT 2016 – 2026 si evince che le relazioni di scambio merci su strada più forti sono con la Puglia (2,9Mt), la Campania (2Mt) e, in misura minore, con la Calabria (0,7Mt).

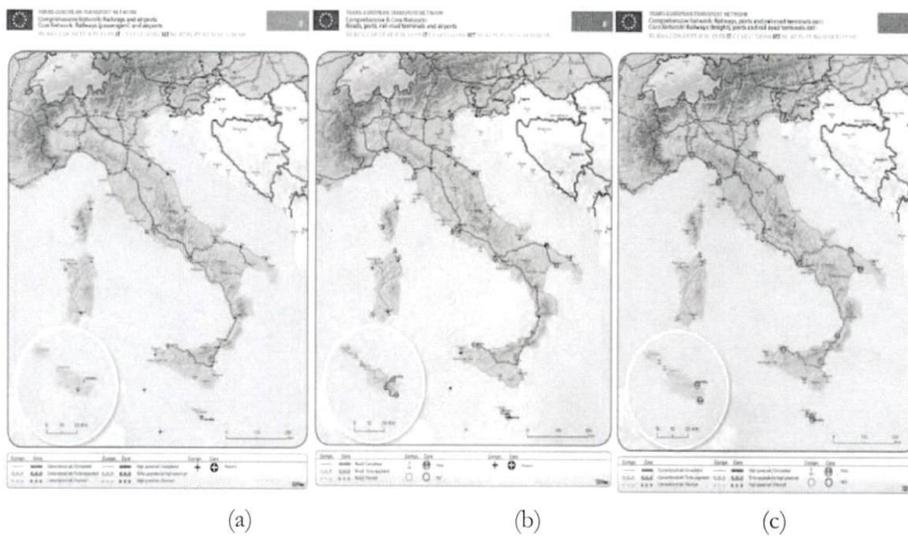
Gli scambi con le altre regioni italiane e l'estero sono pari a poco più di 1Mt/anno. Effettuando una ripartizione aggregata per classi di distanza, ed escludendo gli spostamenti intra-regionali, si ottiene che solo il 13% (0,9Mt) delle merci trasportate su strada effettua



spostamenti per più di 500 km. Questa configurazione della domanda di trasporto pone una particolare attenzione alla promozione della logistica nei trasporti per garantire la competitività del sistema produttivo regionale e delle stesse imprese di trasporto in conto terzi.

La conseguenza della polverizzazione del trasporto merci e la mancanza di strutture logistiche determinano un aggravio della funzionalità della rete stradale. Come osservato in fase di analisi del PRT 2016 -2026 tra le 73 sezioni indagate emerge che il RA05, la SS407, la SS106 e la SS7r tra Ferrandina e Matera, presentano un traffico giornaliero superiore a 10.000 mezzi pesanti ed una percentuale degli stessi superiore al 15%. Su tali sezioni si hanno quindi più di 1.500 transiti di mezzi pesanti al giorno.

La rete ferroviaria passeggeri (a), la rete stradale (b), porti e rete ferroviaria merci (c)

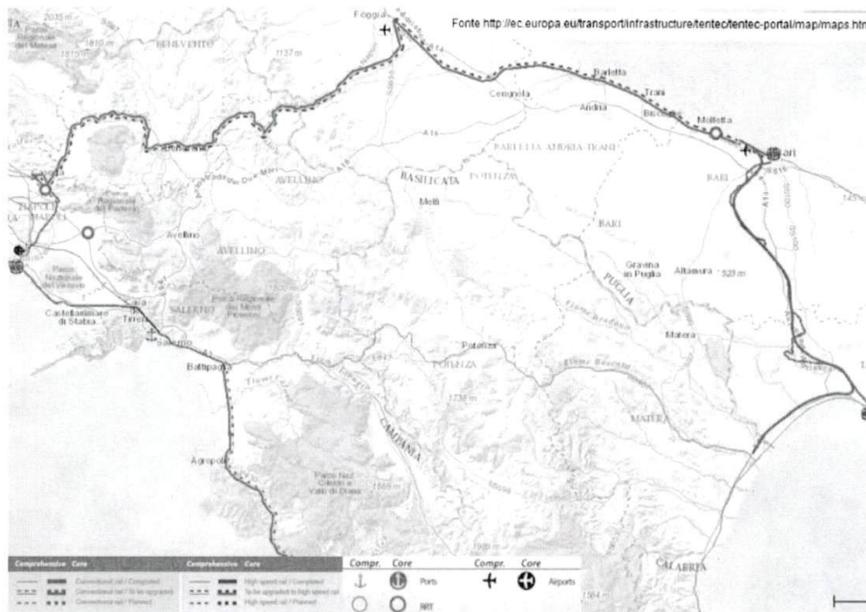


Questa situazione oltre a determinare l'abbassamento delle prestazioni per gli utenti del trasporto privato e contribuire all'innalzamento dei livelli di incidentalità, accelera lo stato di usura e l'ammaloramento delle infrastrutture, in special modo della sovrastruttura stradale e delle opere d'arte quali i viadotti.





Elementi di riferimento della rete Core e della rete Comprehensive per il trasporto ferroviario merci



Fonte: PRT 2016 – 2026

Ne consegue che gli elementi della strategia del PRT sul versante dell'accesso alla rete CORE ferrovia – Merci sono:

1. lo scenario prefigurato dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL);
2. le caratteristiche prestazionali attuali e quelle risultanti dai potenziamenti già finanziati sulla dorsale tirrenica e su quella adriatica della rete RFI;
3. le caratteristiche prestazionali delle tratte ferroviarie che in territorio regionale dovrebbero fungere da antenne per il collegamento con il sistema dei porti e delle linee ferroviarie della rete CORE – Merci.

In estrema sintesi gli interventi individuati dal PRT 2016 – 2026 al fine di migliorare la rete ferroviaria per il trasporto merci e per la logistica con orizzonte temporale al 2021 sono;

1. linea Potenza – Foggia – Variante di tracciato di Rocchetta per migliorare collegamento con area industriale di Melfi;
2. elettrificazione tratta Rocchetta Sant'Antonio – Stabilimento SATA;
3. completamento del Centro Intermodale di Ferrandina, del quale già esiste un progetto della Provincia di Matera finalizzato alla costruzione di una piattaforma logistica per l'ortofrutta del Metapontino;
4. integrazione del Centro Intermodale di Ferrandina nella ALI (Area di Logistica Integrata) del porto di Taranto;





5. adeguamento della tratta Ferrandina-Metaponto in termini di sagoma e peso assiale compatibile con il trasporto combinato.

### **3.7.4 Interventi sul sistema stradale**

Gli interventi previsti dal quadro programmatico progettuale e recepiti dal PRT 2016 - 2026 rispondono ad una o entrambe delle seguenti finalità:

- 1) maggiore apertura verso l'esterno attraverso migliori collegamenti con i nodi della rete TEN-T;
- 2) salvaguardia dell'accessibilità multimodale interna.

Gli interventi contenuti nel Patto per lo sviluppo della Regione Basilicata, sono recepiti dal PRT e assunti nello scenario di Piano.

Gli interventi rientranti nel quadro programmatico sulla rete stradale dell'ambito euro-nazionale che presentato un ruolo funzionale strategico sono:

- Corridoio stradale Salerno – Potenza – Bari con estensione direttrice Basentana: R.A. 05 e S.S. 407 lavori di ristrutturazione dell'itinerario;
- Corridoio Potenza Tito Brienza – A3- Lagonegrese con prolungamento alla Melfi – Candela – SS 658: nuovo itinerario Potenza Melfi (2° stralcio e 3° stralcio) e riqualificazione Strada Provinciale Melfi-Innesto SS 655; Collegamento Murgia Pollino: Matera - Ferrandina - Pisticci e interventi raccordo LauriaSinnica-A3; Collegamento Murgia Pollino: Pisticci - Tursi - Valsinni 1° stralcio;
- Collegamento Murgia Pollino: Gioia del Colle – Matera;
- Corridoio Potenza Tito Brienza – A3 - Lagonegrese con prolungamento alla Melfi – Candela – SS 658: adeguamento svincolo Satriano e realizzazione svincolo Tito.





Interventi Patto per lo Sviluppo della Regione Basilicata – Focus Rete stradale



Fonte: PRT 2016 – 2026

### 3.7.5 Interventi sul sistema aeroportuale

Per il settore del trasporto aereo il Piano Regionale Trasporti prevede due linee di intervento complementari e la cui attuazione è prevedibilmente graduata nel tempo:

- 1) potenziamento dell'accessibilità ferroviaria e/o stradale agli aeroporti di rilevanza strategica in seno ai Sistemi Aeroportuali di interesse nazionale di riferimento per la Basilicata;
- 2) sostegno all'attivazione degli scali nazionali secondari e degli scali di interesse regionale finalizzati a servire specifiche componenti di domanda.

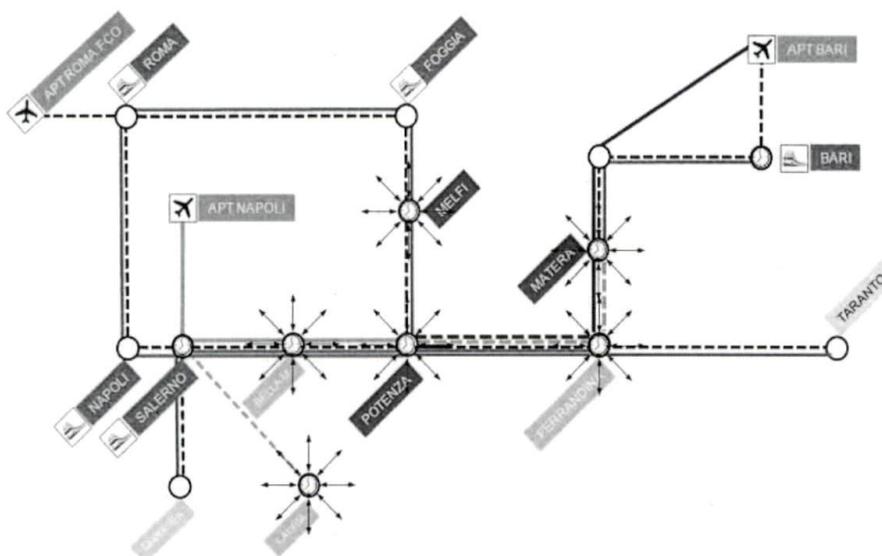
I Sistemi aeroportuali di interesse nazionale di riferimento per la Basilicata sono quelli denominati «Campania» e «Mediterraneo/Adriatico» i cui scali di rilevanza strategica sono Napoli (rete Core) e Bari (Rete Comprehensive). Se si considera anche il traffico intercontinentale, a questi scali è necessario aggiungere l'Hub intercontinentale di Fiumicino.

La rete di servizi ferro-stradali per l'accessibilità aeroportuale proposta dal PRT, riportata nella figura seguente, si fonda su un uso complementare ed integrato di servizi ferroviari e servizi automobilistici della rete portante regionale.





Figura 1. Schema di rete di TPRL per il potenziamento dell'accessibilità terrestre ai sistemi aeroportuali di interesse nazionale



Fonte: PRT 2016 – 2026

Le linee di intervento previste dal PRT sugli scali regionali tengono conto della differente possibilità di incidere sulle strategie di sviluppo del traffico sugli scali di Costa d'Amalfi e Pisticci da parte della Regione Basilicata. Nel caso dello scalo campano il PRT prevede solo una strategia «adattiva» in termini di accessibilità tramite servizi di trasporto collettivo in ragione dell'offerta di voli; nel caso di Pisticci, dove la regione ha ampio margine di manovra, è prevista un'azione diretta per sostenere un progressivo sviluppo dello scalo.

**3.7.6 Collegamenti dei poli logistici delle aree ZES con il porto di Taranto**

Polo Logistico Zona Industriale di San Nicola di Melfi				
Porto di Taranto				
<b>Corridoio Stradale</b>				
Distanza	197,3 km			
Tempo di percorrenza autovettura	140 min.			
Velocità di esercizio media complessiva - veicoli commerciali	84,5 Km/h			
Tempo di percorrenza media complessiva - veicoli industriali (autotreni ed autoarticolati di qualsiasi peso)	173 min.			
Velocità di esercizio media complessiva - veicoli industriali (autotreni ed autoarticolati di qualsiasi peso)	68,4 Km/h			
<b>Infrastrutture coinvolte</b>				
Denominazione	Distanza [km]	Tempo [min]		Caratteristiche geometriche e di traffico delle sezioni
		Veicoli commerciali	Veicoli industriali	
S.P. 111	3,3	4	4	D – Strade urbana di scorrimento





				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rete: c – secondaria</li> <li>▪ Ambito locale extra urbano</li> <li>▪ 1 corsia per senso di marcia</li> <li>▪ Limite di velocità = 50 Km</li> <li>▪ Livello di servizio = capacità (C)</li> <li>▪ Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 600</li> </ul>
S.S. 655	67,1	51	58	B – Strade Extraurbane principali <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rete: b – primaria</li> <li>▪ Ambito extraurbano</li> <li>▪ 1 corsia per senso di marcia</li> <li>▪ Limite di velocità = 90 Km</li> <li>▪ Livello di servizio = C</li> <li>▪ Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 650</li> </ul>
S.S. 96	23,9	17	21	B – Strade Extraurbane principali <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rete: b – primaria</li> <li>▪ Ambito extraurbano</li> <li>▪ 1 corsia per senso di marcia</li> <li>▪ Limite di velocità = 90 Km</li> <li>▪ Livello di servizio = C</li> <li>▪ Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 650</li> </ul>
S.S. 99	15,4	11	13	B – Strade Extraurbane principali <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rete: b – primaria</li> <li>▪ Ambito extraurbano</li> <li>▪ 1 corsia per senso di marcia</li> <li>▪ Limite di velocità = 90 Km</li> <li>▪ Livello di servizio = C</li> <li>▪ Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 650</li> </ul>
S.S. 7	11,3	8	10	B – Strade Extraurbane principali <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rete: b – primaria</li> <li>▪ Ambito extraurbano</li> <li>▪ 1 corsia per senso di marcia</li> <li>▪ Limite di velocità = 90 Km</li> <li>▪ Livello di servizio = C</li> <li>▪ Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 650</li> </ul>
S.P. 380	22,7	16	20	B – Strade Extraurbane principali <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rete: b – primaria</li> <li>▪ Ambito extraurbano</li> <li>▪ 1 corsia per senso di marcia</li> <li>▪ Limite di velocità = 90 Km</li> <li>▪ Livello di servizio = C</li> <li>▪ Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 650</li> </ul>
S.P. 3	10,5	7	9	B – Strade Extraurbane principali <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rete: b – primaria</li> <li>▪ Ambito extraurbano</li> <li>▪ 1 corsia per senso di marcia</li> </ul>





				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Limite di velocità = 90 Km</li> <li>▪ Livello di servizio = C</li> <li>▪ Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 650</li> </ul>
E 90 - S.S. 106	43,1	26	37	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ B – Strade Extraurbane principali</li> <li>▪ Rete: b – primaria</li> <li>▪ Ambito extraurbano</li> <li>▪ 2 corsia per senso di marcia</li> <li>▪ Limite di velocità = 110 Km</li> <li>▪ Livello di servizio = B</li> <li>▪ Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 1.000</li> </ul>

Percorso stradale



Polo Logistico di Galdo di Lauria – Porto di Taranto				
<b>Corridoio Stradale</b>				
Distanza	167 km			
Tempo di percorrenza autovettura	113 min.			
Velocità di esercizio media complessiva - veicoli commerciali	88,7 Km/h			
Tempo di percorrenza media complessiva - veicoli industriali (autotreni ed autoarticolati di qualsiasi peso)	145 min.			
Velocità di esercizio media complessiva - veicoli industriali (autotreni ed autoarticolati di qualsiasi peso)	69,1 Km/h			
<b>Infrastrutture coinvolte</b>				
Denominazione	Distanza [km]	Tempo [min.]		Caratteristiche geometriche e di traffico delle sezioni
		Veicoli commerciali	Veicoli industriali	
S.S. 19	3,7	5	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ C – Strada extraurbana secondaria</li> <li>▪ Rete: C2</li> <li>▪ Ambito locale extra urbano</li> </ul>





				<ul style="list-style-type: none"> <li>1 corsia per senso di marcia</li> <li>Limite di velocità = 50 Km</li> <li>Livello di servizio = capacità (C)</li> <li>Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 600</li> </ul>
E45 – A2	7,0	6	6	<p>A – Autostrada</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rete: a – primaria</li> <li>Ambito extraurbano</li> <li>2 corsie per senso di marcia</li> <li>Limite di velocità = 130 Km</li> <li>Livello di servizio = B</li> <li>Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 1.100</li> </ul>
S.S. 557	83,6	58	72	<p>B – Strade Extraurbane principali</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rete: b – primaria</li> <li>Ambito extraurbano</li> <li>1 corsia per senso di marcia</li> <li>Limite di velocità = 90 Km</li> <li>Livello di servizio = C</li> <li>Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 650</li> </ul>
E90 - S.S. 106	71,9	44	62	<p>B – Strade Extraurbane principali</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rete: b – primaria</li> <li>Ambito extraurbano</li> <li>2 corsie per senso di marcia</li> <li>Limite di velocità = 110 Km</li> <li>Livello di servizio = B</li> <li>Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 1.000</li> </ul>

Percorso stradale





**Polo Logistico Val Basento - Ferrandina – Porto di Taranto**

Corridoio Stradale	
Distanza	80,5 km
Tempo di percorrenza autovettura	57 min.
Velocità di esercizio media complessiva - veicoli commerciali	84,7 Km/h
Tempo di percorrenza media complessiva - veicoli industriali (autotreni ed autoarticolati di qualsiasi peso)	74 min.
Velocità di esercizio media complessiva - veicoli industriali (autotreni ed autoarticolati di qualsiasi peso)	65,3 km/h

Denominazione	Distanza [km]	Tempo [min.]		Caratteristiche geometriche e di traffico delle sezioni
		Veicoli commerciali	Veicoli industriali	
E 847 - S.S. 407	35,4	28	33	B – Strade Extraurbane principali ▪ Rete: b – primaria ▪ Ambito extraurbano ▪ 2 corsia per senso di marcia ▪ Limite di velocità = 90 Km ▪ Livello di servizio = B ▪ Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 1.000
E 90 - S.S. 106	45,2	30	41	B – Strade Extraurbane principali ▪ Rete: b – primaria ▪ Ambito extraurbano ▪ 2 corsia per senso di marcia ▪ Limite di velocità = 110 Km ▪ Livello di servizio = B ▪ Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 1.000

**Percorso stradale**





### Linea ferroviaria Battipaglia - Metaponto (tratta lucana)

#### Descrizione linea

È l'asse portante del sistema ferroviario regionale ed è l'unica linea con impianti di buon livello a servizio della regione. Essa connette la linea tirrenica con quella ionica, attraversando trasversalmente il territorio lucano. E' una linea a prevalente traffico regionale con sole due coppie di Eurostar della lunga percorrenza in servizio tra Roma e Taranto; presenta caratteristiche tipiche delle linee di montagna, con andamento tortuoso. La linea è suddivisa in due tronchi: il tronco Salerno – Potenza Inf. e quello Potenza Inf. – Metaponto, i cui dettagli possono essere visualizzati nella sezione dedicata alle tratte. Società di gestione RFI - Rete Ferroviaria Italiana Spa.

#### Caratteristiche tecniche

- Lunghezza (km) 153
- Trazione elettrica
- Alimentazione corrente continua (3000 V)
- Binari 1
- Scartamento (m) 1435
- Peso assiale (ton/asse) 20
- Stazioni 11
- Pendenza massima (%) 26
- Velocità media (km/h) 56
- Velocità massima (km/h) 140
- Codice linea K 223
- Tipo di traffico (pax/merci/misto) Solo passeggeri

#### Tipologia

- Linea ferroviaria complementare

#### Infrastrutture collegate

- Linea ferroviaria Potenza – Bari (Linea ferroviaria regionale)
- Linea ferroviaria Potenza – Foggia
- Linea ferroviaria Taranto - Reggio Calabria

#### Tratte Battipaglia - Potenza

##### Descrizione tratta

La tratta Battipaglia - Potenza, che ricade tra Campania e Basilicata, è lunga complessivamente 89 km e rientra nel territorio lucano per 45,6 km. La linea presenta una potenzialità di treni al giorno nelle due direzioni pari a 70, sfruttata allo stato attuale per meno della metà. La velocità massima della linea raggiunge il valore più alto, pari a 140 km/h, nel tratto Pontecagnano – Battipaglia. Nel complesso la velocità commerciale è di circa 55 km/h. I tempi medi di percorrenza del tronco sono di circa 2 ore. Il numero di stazioni e di fermate è pari rispettivamente a 15 e a 3. Lunghezza: 89 km.

#### Tratte Potenza - Metaponto

##### Descrizione tratta

La tratta ferroviaria Potenza - Metaponto è lunga complessivamente 107,107 km e presenta caratteristiche piano-altimetriche migliori rispetto alla tratta Battipaglia - Potenza. La linea presenta una potenzialità di treni al giorno nelle due direzioni pari a 60, sfruttata allo stato attuale per circa la metà. La velocità massima, pari a 120 km/h, viene raggiunta nel tratto Metaponto – Taranto. La velocità commerciale, invece, è di circa 76 km/h. Il tempo medio di percorrenza è di 1 h 25'. Lungo la tratta vi sono 11 stazioni e 2 fermate, mentre il numero di passaggi a livello è pari a 4 (nessuno automatico). Lunghezza: 107 km.

### Linea ferroviaria Taranto - Reggio Calabria (tratta lucana)

#### Descrizione linea

La linea Taranto - Reggio Calabria costituisce la direttrice ionica gestita da RFI, che si estende per circa 473 km, tra Puglia, Basilicata e Calabria. Nel comune di Bernalda, e precisamente nella frazione di Metaponto, tale linea si incrocia con l'altra linea complementare che raggiunge Potenza e Battipaglia, verso Salerno e Napoli. La linea Taranto - Reggio Calabria interessa il territorio lucano per 30 km e si sviluppa con un tracciato quasi parallelo alla SS 106 Ionica. Nella tratta Marconia-Scanzano la velocità massima raggiunge il valore di 130 km/h, mentre il tempo medio di percorrenza del servizio tra Taranto e Sibari è di 1 h 43'. La linea presenta 16 stazioni e 4 fermate, mentre il numero dei passaggi a livello è pari a 3 (tutti automatici). Società di gestione RFI - Rete





Ferroviaria Italiana Spa.
<b>Caratteristiche tecniche</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lunghezza (km) 30</li> <li>- Trazione elettrica</li> <li>- Alimentazione corrente continua (3000 V)</li> <li>- Binari 1</li> <li>- Scartamento (m) 1435</li> <li>- Peso assiale (ton/asse) 20</li> <li>- Stazioni 5</li> <li>- Pendenza massima (%) 8</li> <li>- Velocità media (km/h) 44</li> <li>- Velocità massima (km/h) 130</li> <li>- Codice linea K156 - K160</li> <li>- Tipo di traffico (pax/merci/misto) misto</li> </ul>
<b>Tipologia</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Linea ferroviaria complementare</li> </ul>
<b>Infrastrutture collegate</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Linea ferroviaria Battipaglia - Metaponto</li> </ul>

<b>Linea ferroviaria Potenza - Foggia (tratta lucana)</b>
<b>Descrizione linea</b>
<p>La linea Potenza - Foggia fa parte della rete ferroviaria complementare gestita da RFI e assicura i collegamenti tra i comuni a nord del potentino e il capoluogo di regione ed i collegamenti interregionali, dal momento che, a Foggia, si connette alla direttrice Adriatica. La linea, interamente a binario unico e non elettrificata, attraversa diversi centri di discreta importanza come Melfi e Avigliano ed alcune stazioni che hanno funzione di nodi ferroviari come quella di Rocchetta Sant'Antonio - Lacedonia (in Puglia). Lunga complessivamente 118,329 km, tale linea ricade nel territorio lucano per circa 65 km. Per la tratta che interessa la Basilicata, risulta parallela alla strada a scorrimento veloce Potenza-Melfi. Il tratto Potenza-Melfi è caratterizzato dal maggior flusso di passeggeri al giorno grazie alla presenza, nell'area industriale di San Nicola di Melfi, di importanti realtà produttive - prime fra tutte la Fiat Sata - che, in questi ultimi anni, hanno fatto crescere discretamente la domanda pendolare lungo questo corridoio. La linea presenta una capacità di treni al giorno nelle due direzioni pari a 80, sfruttata allo stato attuale per il 75% circa. Lungo la linea sono presenti diverse opere d'arte; rilevante è la lunghezza totale delle gallerie che raggiunge i 17 km, impegnando il 14,4% del tracciato. La velocità massima della linea, nel tratto che attraversa la regione, raggiunge il valore più alto (105 km/h) nella tratta Avigliano Lucania-Tiera. Nel complesso la velocità commerciale è di circa 54 km/h. La frequenza media è di un treno ogni 1 h 30'. Il tempo medio di percorrenza ferroviaria si attesta attorno alle 2 h 14'. La linea è percorsa esclusivamente da treni regionali. Società di gestione RFI - Rete Ferroviaria Italiana Spa.</p>
<b>Caratteristiche tecniche</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lunghezza (km) 65</li> <li>- Trazione diesel</li> <li>- Alimentazione gasolio</li> <li>- Binari 1</li> <li>- Scartamento (m) 1435</li> <li>- Peso assiale (ton/asse) 20</li> <li>- Stazioni 8</li> <li>- Pendenza massima (%) 28</li> <li>- Velocità media (km/h) 54</li> <li>- Velocità massima (km/h) 105</li> <li>- Codice linea K 153 - K 154</li> <li>- Tipo di traffico (pax/merci/misto) misto</li> </ul>
<b>Tipologia</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Linea ferroviaria complementare</li> </ul>
<b>Infrastrutture collegate</b>





- Linea ferroviaria Avellino - Rocchetta S. Antonio (tratta lucana)
- Linea ferroviaria Battipaglia - Metaponto (tratta lucana)
- Linea ferroviaria Rocchetta - Gioia del Colle (tratta lucana)

**Linea ferroviaria Ferrandina – Venusio (Matera):  
nuova linea s da completare**

**Descrizione linea**

Il completamento della tratta Ferrandina – Matera La Martella - Venusio si inserisce nell'ambito del progetto infrastrutturale e tecnologico della direttrice Adriatica, passante per Bari, ed il suo collegamento alla direttrice Tirrenica, che unisce tra l'altro Potenza e Metaponto via Ferrandina. Tale intervento si suddivide in due sotto progetti: il completamento della tratta Ferrandina – Matera La Martella e il nuovo tratto Matera La Martella – Venusio e progettazione adeguamento FAL. La tratta, oltre a rientrare tra il PPI di RFI è anche prevista nell'Accordo di Programma Quadro, sottoscritto in data 19 gennaio 2000 tra Regione Basilicata e Governo. La tratta ferroviaria Ferrandina – Matera La Martella, che permetterà di collegare la città di Matera con Napoli, si dirama dalla stazione di Ferrandina, sulla linea Battipaglia – Potenza - Metaponto, e si dirige verso Matera La Martella. Il percorso, lungo 19 km, è a binario semplice elettrificato e potrà essere percorso alla velocità di 120 km/h. Essa è attrezzata con il sistema di "Blocco Automatico conta assi", dotato di apparecchiature per la gestione telecomandata dei treni (Sistema ACEI: Apparato Centrale Elettrico ad Itinerari). La nuova tratta Matera La Martella – Venusio, invece, è lunga circa 8,5 km e rappresenta il prolungamento di quella in costruzione tra Ferrandina e Matera La Martella. Nella stazione di Venusio s'allaccerà con la linea FAL Matera – Altamura. Diverse sono le opere previste lungo le tratte:

- completamento della galleria "Miglionico";
- opere civili;
- ammodernamento della tratta Matera - la Martella;
- adeguamento della tratta Venusio - Altamura;
- armamento (complesso delle rotaie, degli appoggi, e del materiale minuto, attacco delle rotaie, posa delle traverse, ecc.);
- Impianti di Segnalamento, (IS), Luce e Forza Motrice (LFM) e di Telecomunicazione (TLC) per l'intera linea;
- costruzione delle stazioni Ferrandina e Matera La Martella;
- adeguamento delle gallerie e dell'attrezzaggio della linea.

Nella tratta Ferrandina - Matera La Martella le opere civili per la costruzione della sede sono state completate unitamente ai lavori di adeguamento dell'armamento e dell'apparato per il controllo della circolazione presente nella stazione di Ferrandina. Per l'attivazione dell'infrastruttura nella tratta Ferrandina – Matera La Martella è necessario l'attrezzaggio tecnologico e l'adeguamento della galleria Miglionico (circa 6,5 km) alle nuove norme di sicurezza.

**Tipologia**

- Linea ferroviaria complementare

**Infrastrutture collegate**

- Linea ferroviaria Battipaglia - Metaponto





## 4. I sistemi di impresa nella ZES Ionica

### 4.1 Il versante pugliese

Le iniziative del Governo e della Regione Puglia hanno puntato, negli ultimi anni, a rilanciare, sempre di più, Taranto come città euromediterranea: sede di industrie ecosostenibili, di musei e istituzioni di alta cultura, di infrastrutture strategiche per il Paese, di poli tecnologici, di eccellenze turistiche, di capitale umano pregiato.

Nell'ultimo decennio il capoluogo e la sua provincia hanno vissuto una fase della loro vita economica molto complessa, nel contesto più generale della crisi dell'intero Paese che, tuttavia, dall'inizio del 2015 ha registrato crescenti segnali di ripresa.

Il sistema produttivo dell'area ionica è ormai da lungo tempo parte integrante di quello nazionale e possiede alcuni imponenti capisaldi manifatturieri, infrastrutturali e turistici che hanno assunto ormai da anni valenza strategica per l'Italia, vantando anche una significativa incidenza a livello europeo.

Con l'arrivo a Grottaglie dello stabilimento della Leonardo Divisione Aerostrutture (ex Alenia Aermacchi) – che è il più grande costruito in Europa nel settore aeronautico nell'ultimo decennio e integrato in una filiera produttiva mondiale facente capo alla Boeing – il sistema industriale ionico ha conosciuto un altro potente fattore di crescita, grazie al successo del nuovo velivolo passeggeri 787 *Dreamliner* della multinazionale aeronautica, di cui sono prodotte in loco due *barrel* – sezioni in fibra di carbonio della fusoliera – poi imbarcate su grandi aerei cargo *Dreamlifter* che decollano dalla nuova pista dell'aeroporto locale con destinazione Charleston negli Usa.

La collocazione baricentrica nel Mediterraneo di Taranto e Grottaglie – e più in generale dell'area ionica – e dei loro apparati di produzione industriale e logistici potrebbe consentire al sistema territoriale e al suo rilevante potenziale tecnologico l'assolvimento di un preciso ruolo di area-cerniera nel Mediterraneo fra i crescenti traffici di uomini e merci provenienti dall'Europa dell'Est e, tramite il raddoppio del Canale di Suez, dall'Estremo Oriente, in direzione dell'Europa comunitaria, gli Stati Uniti e l'America Latina.

Tale funzione strategica, inoltre, sarebbe potenziabile non appena si ultimeranno le infrastrutture portuali già realizzate o in via di completamento e i servizi ad esse connessi e idonei a favorire incrementi significativi nelle movimentazioni di beni e servizi da e per il polo ionico e, suo tramite, con altri mercati europei ed extracomunitari.

#### 4.1.1 Taranto capitale industriale del Mediterraneo proiettata verso il mondo

Il Mediterraneo rappresenta solo lo 0,7% della superficie mondiale dei mari, ma vede transitare circa 1/3 del traffico marittimo globale perché rappresenta la rotta che permette alle navi di giungere oltreoceano attraverso lo stretto di Gibilterra. Con il passaggio degli stretti in Turchia del Bosforo e dei Dardanelli, anche il Mar Nero attraverso il Mediterraneo trova il suo sbocco oceanico, mentre lo stesso Oceano indiano, attraverso il Canale di Suez ormai raddoppiato, è collegato all'Atlantico.

Solo in riferimento al dato riguardante una risorsa strategica come il petrolio, si consideri che nel Mediterraneo – che è al tempo stesso centro sia di carico che di scarico del greggio – circa la metà di quello destinato alla stessa area mediterranea è scaricato in Italia, soprattutto nelle grandi raffinerie del Mezzogiorno di Sarroch (Saras), Priolo (Isab), Augusta (Esso), Milazzo (Ram) e Taranto (Eni), il cui sito, peraltro, riceve tramite





oleodotto anche il petrolio estratto nella Val d'Agri in Basilicata e si accinge a ricevere anche quello che sarà estratto a Corleto Perticara, sempre nella stessa regione ad opera delle compagnie Total, Shell e Mitsui.

Quasi 1/5 del carico mondiale di petrolio greggio che viaggia all'interno del Mediterraneo, o lo attraversa, è rappresentato da quello caricato nei porti nordafricani di Algeria, Tunisia e in minor misura della Libia e dal petrolio proveniente dal Golfo Persico. A questo si aggiunge il greggio proveniente da Novorossijsk in Russia che, via Mar Nero, giunge nel Mediterraneo, o quello proveniente da Sidi Kerir in Egitto e destinato ai mercati oltre lo stretto di Gibilterra.

Taranto è tuttora una delle **capitali industriali** del Mediterraneo. Essa si colloca in posizione geografica centrale, lungo un asse est-ovest e più precisamente: 1) a nord-est dei centri dell'industria petrolifera di Arzew e Skikda in Algeria e di quelli polimanifatturieri di Orano e Algeri nello stesso Paese; 2) a nord est di Tunisi e Sfax in Tunisia; 3) a nord dei centri dell'industria della raffinazione petrolifera di Ras Lanuf, Marsa Brega e Tobruch in Libia; 4) a nord est dell'Ict nell'Etna Valley di Catania e del distretto petrolchimico di Priolo-Augusta-Melilli in Sicilia; 5) ad est di quelli di Cartagena, Sagunto, Valencia, Tarragona e soprattutto di Barcellona in Spagna.

Il polo di Taranto si colloca, inoltre, a sud-est del coevo polo dell'industria pesante di Fos sur mer vicino Marsiglia, delle più antiche città industriali di Genova, Venezia e di Napoli, a sud-ovest di Bari e a nord-ovest di El Dikheia vicino Alessandria d'Egitto, di Latakia in Siria e ad ovest di Aspropyrgos e di Elefsis in Grecia con le loro raffinerie.

La città assunse il ruolo di grande centro industriale per scelte compiute dallo Stato italiano, e da aziende da esso a vario titolo controllate, fra l'ultimo ventennio dell'Ottocento e, in fasi successive, lungo l'intero arco del Novecento e nel primo decennio di questo nuovo secolo.

Il rilevante patrimonio di stabilimenti, macchinari, tecnologie diffuse e di risorse infrastrutturali di Taranto è tuttora una grande ricchezza per la città – e il suo *binterland* – e fonte di occupazione e di reddito per circa 25.000 operai, tecnici, impiegati e dirigenti che costituiscono le professionalità impegnate nel funzionamento di uno fra i maggiori *cluster* manifatturieri d'Italia e del Mediterraneo e di tutte le attività variamente collegate all'esercizio dei siti dell'industria di base, ed in particolare dello stabilimento siderurgico.

Una rinnovata, moderna, avanzata vocazione industriale di Taranto imperniata sulla piena sostenibilità dei suoi processi produttivi – già integrati o potenzialmente ancor più integrabili con altri comparti economici della città, del territorio provinciale e più in generale dell'Italia meridionale – potrà consolidarsi grazie a nuovi e “ambiziosi” programmi di politica industriale ed economica da perseguirsi a livello nazionale e locale nel perimetro della ZES in collegamento funzionale con le aree della Basilicata inserite in essa.

Quella vocazione trova fondamento, assumendo un ulteriore respiro strategico, nello scenario della globalizzazione, in cui l'area ionica è ormai inserita da decenni e nel quale sta tornando a rafforzarsi il ruolo dei grandi Paesi di antica o più recente industrializzazione, dopo la grande crisi della finanza speculativa scoppiata a livello internazionale nel 2007, e poi protrattasi per il nostro Paese sino al 2013.

Tra questi l'Italia – pur scivolata dalla quinta alla settima posizione a livello mondiale fra i Paesi a più elevato valore aggiunto del settore manifatturiero dopo Cina, Usa, Giappone, Germania, Corea del Sud e India – rimane tuttavia per lo stesso indicatore il secondo in Europa alle spalle della Germania.





L'area provinciale di Taranto nel 2014 (ultimo dato Istat disponibile) è risultata in 11° posizione nel Sud per il valore aggiunto industriale (incluse le costruzioni).

Essa mantiene tuttora tale posizione grazie:

- a) alla presenza sul territorio del capoluogo e del suo hinterland di 11 gruppi multinazionali industria: Eni (con la controllata Eni Refining&Marketing), Arcelor Mittal, Leonardo ex Finmeccanica (con le controllate Divisione aerospazi e Sistemi software integrati), Enel distribuzione, Vestas, Heineken, Italcementi, Teleperformance, Natuzzi, e l'Arsenale della Marina Militare;
- b) a relazioni economiche intercontinentali per l'arrivo e l'invio da e verso diversi Paesi anche transoceanici di materie prime e beni finiti.

Taranto perciò può considerarsi una "città nel mondo", inserita a pieno titolo in dinamiche produttive e culturali di respiro internazionale.

#### 4.1.2 Il ruolo del porto tarantino

Il ruolo del Porto di Taranto, all'interno della ZES e più in generale nella scacchiera internazionale, è quello di un hub portuale di primo rilievo, caratterizzato da:

- un *posizionamento strategico particolarmente favorevole*: nello scenario dello shipping mondiale, il Mediterraneo ricopre un ruolo strategico che, negli ultimi anni, si sta ulteriormente consolidando per una serie di fattori, tra i quali in particolare rileva la direzione lungo la quale si sviluppano le strategie di crescita delle principali economie mondiali; il Mediterraneo infatti, sul piano geo-economico interfaccia, da un lato, il grande mercato atlantico e nordeuropeo e, dall'altro, quello asiatico e africano. Per questi motivi la ritrovata centralità del bacino negli scenari internazionali è un *forte fattore di attrattività per gli investimenti pubblici e privati* nel settore dei trasporti e della logistica, che continuano a crescere nonostante alcune critiche situazioni sociali e politiche<sup>32</sup>;
- una dotazione *infrastrutturale* di assoluto rilievo (si veda la figura seguente): il Porto di Taranto ospita 4 terminal che ne determinano la versatilità e completezza – il terminal container (molo polisettoriale); il terminal siderurgico (Arcelor Mittal); il terminal petrolifero (ENI); il terminal cementifero. Sono inoltre presenti banchine commerciali libere, in cui si movimenta alluminio, turbine e pale eoliche, pesce congelato, cemento, carpenteria metallica, macchinari, impiantistica, clinker, fertilizzanti e altre merci varie;
- un asset *logistico*: il porto è caratterizzato inoltre dalla presenza di aree logistiche in ambito portuale e retroportuale. Tra le aree in ambito portuale, oltre all' ex area Soico (55.000 mq) e all'ex Yard Belleli (360.000 mq), spicca per rilevanza la Piattaforma logistica, che si trova a ridosso del 4° sporgente si estende per 200.000 mq e costituisce un modello di piattaforma integrata, centro d'interscambio e unificazione tra i diversi modi di trasporto nonché centro di prestazione di servizi relativi alle merci;
- una completa *accessibilità* (stradale, ferroviaria, aerea): l'accessibilità al porto di Taranto è assicurata da collegamenti stradali e ferroviari e dalla presenza di scali aeroportuali nella regione. I più rilevanti collegamenti stradali sono costituiti dall'Autostrada A14 Taranto-Bari-Bologna e, su scala locale, dalle statali SS7

32 Cfr. Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Programma Operativo Triennale 2017/2019 – Aggiornamento

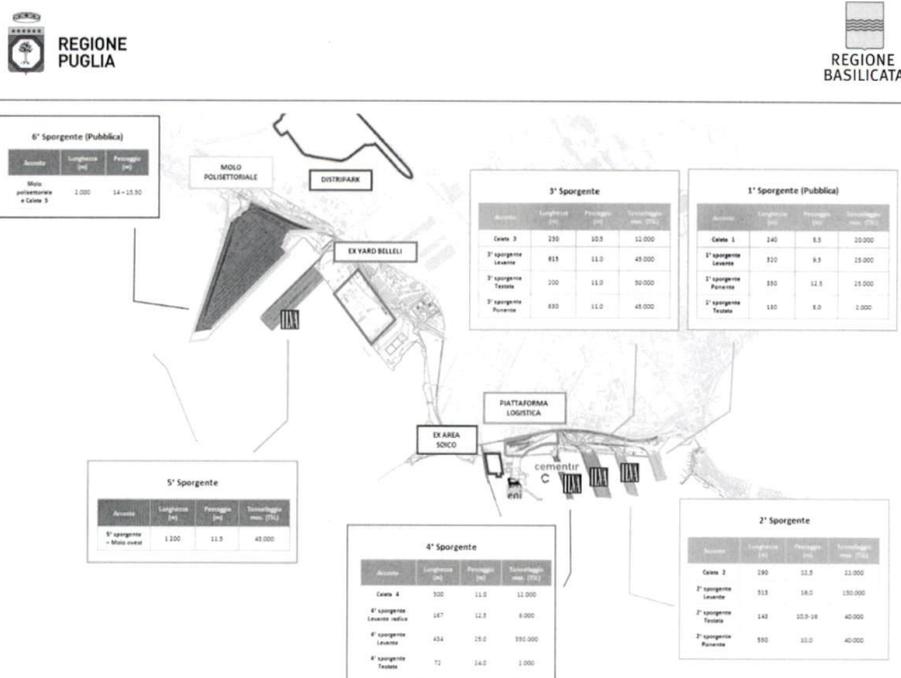




Taranto-Brindisi-Lecce e SS106 Taranto-Reggio Calabria. A livello ferroviario, grazie alle linee Taranto-Bari, Taranto-Brindisi e Taranto-Metaponto, sono attivi collegamenti con la linea Bari-Bologna e con le direttrici per Potenza-Napoli, Brindisi-Lecce e Reggio Calabria;

- una *intermodalità ferroviaria integrata* con le infrastrutture portuali e logistiche: all'interno del porto sono serviti da collegamenti ferroviari sia la Piattaforma logistica che il Molo Polisettoriale e sono presenti due stazioni, Cagioni e Bellavista, poste rispettivamente a nord e a nord-est del Molo Polisettoriale, dove la Stazione di Cagioni è caratterizzata da un 1 binario A/P di 750 metri e un fascio di 3 binari P/C di lunghezza da 550 a 620 metri mentre la Stazione di Bellavista è caratterizzata da 4 binari A/P di lunghezza da 620 a 650 metri.
- una consolidata anima *industriale*: la componente industriale è legata alla produzione siderurgica, storicamente caratterizzato dal legame con l'ILVA e ora con Arcelor Mittal), il cui piano industriale appena lanciato avrà un impatto positivo determinante sia sulla produzione che sulle movimentazioni in porto e sui traffici nonché sull'attrattività industriale nei confronti di realtà che si pongono a monte o a valle della produzione dell'acciaio (per esempio, l'Autorità di sistema portuale sta studiando la fattibilità di un impianto di Green Ship Recycling insieme all'Agenzia Italiana Difesa);
- una rinnovata vocazione *commerciale*: la piattaforma del Molo Polisettoriale - costituito da un'area operativa di 110 ettari, con un piazzale di 25 ettari e 7.062 posizioni a terra per container, per una capacità totale pari a 35.310 TEU e una capacità di stoccaggio per i container vuoti è invece di 45.000 TEU - dopo qualche anno di inattività per lavori che lo hanno una delle piattaforme più moderne nel Mediterraneo, è in questi giorni in fase di affidamento in concessione, con una previsione di ripresa di operatività nei primi mesi del 2019;
- una riscoperta recente attrattività *turistica*: la città di Taranto sta riscoprendo, anche grazie al traffico crocieristico in crescita, una vocazione turistica che torva nel patrimonio storico architettonico e naturalistico un grande attrattore. L'autorità di sistema sta investendo molto per creare un business crocieristico, e sta ultimando i lavori per la costruzione del Centro servizi polivalente, che ospiterà anche la funzione di stazione marittima.





Su tutti questi elementi si colloca la nuova strategia di sviluppo dell'AdSP – di cui si dirà più avanti – che si sviluppa su un arco di medio/lungo periodo (Vision 2030) e che pone particolare attenzione al tema dell'innovazione, sia come elemento di competitività (miglioramento dell'offerta di servizi) ma anche di attrattività, sulla base del convincimento che uno scalo è attrattivo non solo se è infrastrutturato, connesso, accessibile, intermodale e integrato ma anche se è un luogo in cui le imprese possono fare innovazione nel settore portuale e logistico.

La connotazione del porto come elemento centrale della Zona Economica Speciale si colloca quindi come elemento di valorizzazione dell'asset infrastrutturale e logistico nonché del patrimonio di relazioni di business e accademiche con il mondo dell'Università.

La partnership con Regione Puglia e con Regione Basilicata, esemplificata nel Capitolo 7 dedicato alla Governance, si pone proprio nell'ottica di definire un sistema di pacchetti localizzativi che si fondano – oltreché sul sistema di incentivazione e semplificazione previsto dalla norma e dagli accordi tra amministrazioni – anche su tutti gli elementi descritti che fanno dell'ecosistema del porto di Taranto una delle maggiori realtà logistico/portuali/industriali nel Mediterraneo nonché luogo in cui, anche grazie alla ZES, è possibile *riconnettere* il mondo della produzione e dell'impresa al mondo dello *shipping globale*.

**4.1.2.1 La Vision del porto di Taranto ed il FuturePort Innovation Hub**

Il Regolamento (UE) 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti stabilisce che gli Stati membri, entro il 31 dicembre 2030, adottino le misure necessarie affinché la rete centrale risulti conforme rispetto alle disposizioni comunitarie; entro il 31 dicembre 2023, poi, la Commissione europea valuterà i progressi compiuti nell'attuazione del Regolamento.

Con riferimento al trasporto marittimo, si tenga presente, inoltre, come i porti core siano chiamati a conformarsi a criteri di diversa natura: oltre agli aspetti legati a traffici ed infrastrutture portuali si richiede, più in generale, un adeguamento a standard energetici





(efficientamento), ambientali (riduzione delle emissioni inquinanti, utilizzo combustibili puliti alternativi) ed elettronici (digitalizzazione, miglioramento dei servizi marittimi).

La Risorsa Mare è valorizzata a 360°.

Il documento della Commissione Europea **Crescita blu** (2012), nel rispetto dei principi di sviluppo sostenibile, traccia una strategia ampia fondata su tre elementi costitutivi:

- 1) misure specifiche di politica marittima integrata;
- 2) strategie relative ai bacini marittimi, per garantire la migliore combinazione possibile di misure volte a promuovere una crescita sostenibile, non dimenticando fattori climatici, oceanografici, economici, culturali e sociali;
- 3) approccio mirato ad attività specifiche quali acquacoltura, turismo costiero, biotecnologie marine, energia degli oceani, estrazione mineraria nei fondali marini.

In linea con le disposizioni comunitarie, il porto di Taranto si appresta a vivere una nuova stagione fatta di innovazione, competitività, rilancio del territorio.

In collaborazione con gli istituti di formazione e le università, il porto si farà promotore di iniziative di ricerca e sviluppo sui temi della blue economy e della maritime economy, con la duplice finalità di:

- 1) Incentivare lo studio specialistico e la ricerca negli ambiti tematici connessi allo sviluppo del porto e delle attività logistiche ad esso collegate: creazione di un bacino di risorse e figure altamente specializzate ed immediatamente impiegabili su scala locale al servizio delle imprese collegate al porto e al retroporto (con importanti ritorni occupazionali per il territorio tarantino);
- 2) Stabilire un network con le Università regionali che valorizzi le peculiarità marittime del territorio, mediante corsi di laurea e programmi di ricerca ai quali potranno partecipare università, centri di ricerca d'eccellenza (anche stranieri) e ricercatori di elevato ranking internazionale.

La vision del porto di Taranto, racchiusa all'interno di un documento programmatico e proiettato al futuro, pone le basi di questo ambizioso rilancio individuando le proprie prerogative di sviluppo articolate in sette assi:

- A. Innovazione digitale;
- B. Infrastruttura fisica e tecnologica;
- C. Partnership;
- D. Sviluppo e miglioramento offerta servizi portuali;
- E. Organizzazione dell'ente;
- F. Porto e territorio;
- G. Sostenibilità ambientale.

Tra le 35 azioni proposte dal POT elaborato dall'AdSP del Mar Ionio, nella costituenda ZES, merita di essere attenzionata, se non altro per la propria unicità, l'iniziativa n. 1 denominata **FuturePort Innovation Hub**.

Con l'obiettivo di incrementare l'attrattività del porto di Taranto – come centro propulsore dell'innovazione digitale applicata alle tematiche portuali, della circular e della blue economy – è prevista l'istituzione, in partenariato con enti locali e soggetti legati all'imprenditoria, di un innovation hub finalizzato alla realizzazione di un incubatore di idee innovative in ambito portuale, in cui sarà possibile – attraverso l'accelerazione di idee imprenditoriali – creare, promuovere ed "esportare" in tutto il mondo, attività, processi, nuovi modelli di business e buone pratiche.





Diversificando le attività verso forme e ambiti ulteriori rispetto a quelli legati all'industria pesante (shipping, logistica, turismo legato al mare, tutela dell'ecosistema marino, salvaguardia dell'ambiente), sarà hub di eccellenza, scelto da investitori consapevoli dell'ampia gamma di servizi ed infrastrutture offerte al servizio della comunità portuale (AdSP, operatori economici, imprese): accessibilità navale/aeroportuale/ferroviaria in un ecosistema digital di risorse (finanziarie, umane, professionali), dove idee e talenti sono messi a sistema in contaminazione simbiotica.

Per realizzare tale visione, l'AdSP svolgerà una serie di attività volte a rendere sistematico il processo di creazione di nuove imprese innovative (start up) ed accelerare lo sviluppo di imprese innovative (scale up) in grado di supportare il porto – e gli operatori ad esso connessi – verso la trasformazione digitale.

Adeguatamente supportata da investitori, istituti bancari ed istituzioni locali, il sistema contribuirà al rilancio economico dell'area tarantina; l'approccio business-friendly produrrà, altresì, valore per gli stakeholder, creando le condizioni di sviluppo per l'imprenditoria locale (e non) legata al mare.

Una prima ipotesi di servizi forniti nell'ambito del programma, riguarderà:

1. Attività di scouting per la selezione di idee e progetti imprenditoriali più innovativi;
2. Attività di tutorship diretto a supportare le start up nel consolidamento del team e nella definizione del prodotto/prototipo;
3. Attività di progettazione europea (con il supporto del Centro Studi e Ricerche);
4. Attività di mentorship diretto a supportare le start up nell'affinamento del modello di business e nell'esplorazione del mercato;
5. Attività di advisory diretta a supportare le start up nell'attività di ricerca e raccolta di fondi privati o pubblici.

Particolare focus sarà dato, nell'ambito del Programma, al tema dell'innovazione ad ampio spettro, per supportare tutte le imprese nel consolidamento dei processi di innovazione aperti.

Sotto il profilo operativo, si rileva come il progetto vedrà coinvolti diversi stakeholder:

- AdSP del mar Ionio: il soggetto promotore mette a disposizione le aree o i locali in cui si svolgeranno le attività previste per l'hub;
- Regione Puglia: ente finanziatore (attraverso i fondi cofinanziati dall'UE e dedicati all'innovazione delle PMI);
- Comune di Taranto;
- Progetti consolidati di accompagnamento ed accelerazione di imprese di caratura internazionale (es: PORTXL di Rotterdam);
- Università;
- Centri di Ricerca;
- Istituti di credito;
- Fondi di Venture Capital;
- Reti di Business Angels;
- Ministeri competenti.

Le attività preparatorie per la costituzione dell'Innovation hub del porto di Taranto si sono susseguite, a partire dalla fine del 2017 ad oggi, in diversi step connessi alla costituzione e al consolidamento del partenariato.





Nell'ambito di tale percorso costruttivo, è stato inizialmente sottoscritto un Accordo tra l'AdSPMI e il Banco di Napoli finalizzato a fornire supporto alle imprese innovative (anche start up) che opereranno in ambito portuale e/o all'interno del sistema logistico-portuale dello scalo Ionico. In base alle previsioni dell'Accordo, il Bando di Napoli fornirà il necessario sostegno alle imprese nell'elaborazione e nella realizzazione del piano di investimenti e delle attività a carattere finanziario connesso al lancio imprenditoriale delle loro idee innovative. L'Accordo medesimo prevede il medesimo supporto anche a favore delle imprese che localizzeranno la propria attività all'interno delle aree del porto di Taranto incluse nella costituenda ZES.

Nel mese di luglio 2018, l'AdSPMI ha inoltre sottoscritto anche un Accordo Quadro con l'Università di Bari finalizzato ad avviare una fattiva collaborazione nella programmazione e nella realizzazione di attività di formazione, studio, ricerca, diffusione di informazione sui temi di comune interesse, oltre che nella creazione di un incubatore e/o acceleratore di imprese innovative in collaborazione con partner qualificati.

#### 4.1.2.2 L'estensione dei poteri del Commissario Straordinario di Taranto

Nell'ottica di velocizzare i processi di infrastrutturazione, così da riaffermare la centralità del porto di Taranto, particolarmente significativa è la possibilità di estendere la già richiamata disciplina del Commissario di Taranto al Comitato di Indirizzo: così facendo l'istituenda ZES Ionica si caratterizzerebbe, certamente, per unicità ed attrattività.

In particolare, si faccia riferimento ai poteri a lui accordati:

- 1) dall'art. 7 – Disposizioni sul commissario straordinario del porto di Taranto – del decreto legge 1/2015 e convertito in legge n. 20/2015:

*“In conformità con le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 1002, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, i poteri del Commissario straordinario del Porto di Taranto, nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 febbraio 2012, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 84 del 10 aprile 2012, sono estesi a tutte le opere ed agli interventi infrastrutturali necessari per l'ampliamento e l'adeguamento del porto medesimo, nonché del sistema logistico portuale e retroportuale.*

*Per la realizzazione di tali opere ed interventi, in applicazione dei generali principi di efficacia dell'attività amministrativa e di semplificazione procedimentale, autorizzazioni, intese, concerti, pareri, nulla osta ed atti di assenso, comunque denominati, degli enti locali, regionali, dei Ministeri nonché di tutti gli altri competenti enti e agenzie, devono essere resi entro il termine di giorni trenta dalla richiesta del Commissario straordinario del Porto di Taranto. Decorso inutilmente detto termine, tali atti si intendono resi in senso favorevole.*

*L'Autorità portuale di Taranto pubblica nel proprio sito istituzionale tutte le autorizzazioni, intese, concerti, pareri, nulla osta ed atti di assenso resi dagli enti di cui al comma 2.*

*La pronuncia sulla compatibilità ambientale delle opere è emessa nel termine di giorni sessanta dalla richiesta, ai sensi dell'articolo 13, comma 3, del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135”.*

- 2) dal d.p.c.m. del 17 febbraio 2012 attraverso cui – secondo i poteri riconosciuti dal combinato disposto degli articoli 163, commi 5 e 7 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e 13 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67 (convertito in legge con modificazioni dalla legge 23 maggio 1997 n. 135) – vengono affidate





Commissario straordinario le/i seguenti opere e lavori relative/i “al porto di Taranto:

- a) Piastra portuale di Taranto;
- b) Dragaggio per l'approfondimento dei fondali al Molo polisettoriale e connessa vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio;
- c) consolidamento/adeguamento della esistente banchina del Molo polisettoriale;
- d) nuova diga foranea a protezione dall'agitazione del moto ondoso in Darsena Molo polisettoriale;
- e) potenziamento collegamenti ferroviari del porto di Taranto;
- f) rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della Calata 1”.

Al Commissario straordinario, inoltre, sono “attribuite ai sensi del comma 4-quater dell'art. 13 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, le funzioni di stazione appaltante ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modificazioni e integrazioni”.

#### 4.1.3 Numeri e profili di una identità produttiva

Una panoramica sintetica sottolinea il ruolo assolto dall'industria insediata nell'area urbana e in Comuni del suo *hinterland* nell'economia regionale, nazionale, comunitaria e nel bacino del Mediterraneo.

- A. A Taranto, come ricordato in precedenza, è in esercizio la più grande fabbrica Siderurgica d'Europa per numero di dipendenti diretti, Arcelor Mittal Italia SpA, con i suoi 10.980 addetti diretti. Ai dipendenti diretti, poi, si affiancano i circa 7.600 nell'indotto, variabili secondo le diverse tipologie di interventi manutentivi e di investimenti che si compiono nel sito. Questo stabilimento siderurgico, inoltre, è il più grande impianto singolo a ciclo integrale d'Europa e uno dei maggiori del mondo con 4 altiforni e una Pmp – produzione massima possibile – di 10,5 milioni di tonnellate di acciaio grezzo all'anno. Il sito, per tipologie di prodotti, nel Mediterraneo compete in particolare con quello di Fos in Francia vicino Marsiglia, sempre della Arcelor – big player internazionale del comparto, controllata dal magnate dell'acciaio indiano Mittal, primo produttore al mondo – e con quello di Sagunto in Spagna dello stesso Gruppo. I due stabilimenti di Sagunto e di Fos, però, hanno una capacità produttiva inferiore a quella dello Stabilimento di Taranto. Questo grande impianto è atteso dalla sfida della eco-sostenibilità assolutamente irrinunciabile (allo stato risulta in atto la copertura di parchi minerari in ottemperanza alle prescrizioni imposte) e che concorrerà a ridefinire gli assetti tecnologici della fabbrica, i suoi processi produttivi, le dimensioni quantitative dell'output, e forse anche i livelli occupazionali.

Nell'area, inoltre, si sono sviluppate nell'ultimo ventennio molte imprese di varie dimensioni, operanti nel comparto impiantistico ed elettromeccanico, collegate alle manutenzioni ordinarie ed agli investimenti all'interno dell'Ilva, dell'Arsenale e della raffineria dell'Eni, alcune delle quali negli ultimi anni si sono affacciate con successo anche su mercati del Nord Italia ed internazionali. Fra queste, spiccano per fatturato e numero di addetti Semat, Comes, Modomec, Stoma, Giove, Lacaita Pietro, Iris, Pitrelli F.sco, Eutectique, Sicmi, Iris. Tali piccole e medie società subfornitrici, impegnate in lavori nel Siderurgico, nella raffineria e al servizio dell'Arsenale – nel *revamping* degli impianti, a bordo delle navi





manutenzione/costruzione in loro stabilimenti esterni di pezzi destinati ai siti dell'industria di processo – sono aziende: a) con qualifiche elevate; b) con personale e uffici tecnici in alcuni casi di *standing* medio-alto; c) con parchi macchine tecnologicamente avanzati e mezzi d'opera capaci di misurarsi con le complesse problematiche impiantistiche dei grandi committenti insediati nel territorio.

- B. È in attività dal 1889 l'Arsenale della Marina Militare che resta il più grande d'Italia con quello di La Spezia, superando l'altro di Augusta in Sicilia. Nell'impianto sono in corso investimenti di ammodernamento e assunzioni di personale qualificato per lo svecchiamento e la riqualificazione dell'organico e di recente sono stati compiuti interventi manutentivi di naviglio privato. L'Arsenale ospita un bacino in muratura, il Ferrati, fra i più grandi d'Europa capace di ospitare navi di rilevante tonnellaggio. Lungo 243 metri e largo 35 venne costruito nel 1916 e fra il 2010 e il 2013 è stato interessato da lavori di consolidamento statico nell'ambito del Piano Brin, il programma di ristrutturazione e ammodernamento di tale infrastruttura.
- C. Dopo la dismissione del sito che costruiva macchine eoliche non più richieste dal mercato, i due impianti rimasti produttori di loro componenti come le pale della multinazionale danese VESTAS costituiscono ancora in Italia il maggior complesso nel settore, occupando 710 addetti diretti.
- D. La raffineria dell'Eni-Refining&Marketing ha una capacità di raffinazione, oggi attestata pre HDC a 5 MTon/a – a valle HDC 6,5 MTon/a con 450 occupati diretti e circa 500 nelle attività indotte di primo livello. Al sito giunge, attraverso l'oleodotto proveniente dal Centro Oli di Viggiano in Basilicata, il greggio estratto in Val d'Agri e dovrà arrivarvi, come ricordato in precedenza, anche quello in procinto di essere estratto in Basilicata a Corleto Perticara da Total, Shell e Mitsui.
- E. È in esercizio l'impianto della Sistemi Software Integrati del Gruppo Leonardo che rappresenta un polo di eccellenza mondiale impegnato, fra l'altro, anche per commesse della Nasa.
- F. Il porto industriale della città – che nel 2017 ha movimentato 20 milioni di tonnellate – nel 2006 aveva raggiunto anche la 2° posizione in Italia alle spalle dello scalo di Genova per movimentazione complessiva di materie prime e beni finiti, superando quello di Trieste. Dal 2000 al 2006, nella fase di maggiore espansione dovuta in primo luogo alla crescita dei traffici del Siderurgico dell'Ilva – dopo la dismissione del suo Altoforno di Genova – il traffico era passato da 33.802.000 a 49.434.294 di tonnellate, con un incremento di 15.551 milioni, pari al 46%. Le movimentazioni degli anni successivi – in entrata, prevalentemente di minerali ferrosi per l'Ilva e di greggio per la raffineria e in uscita di tubi, *coils* e prodotti raffinati – hanno risentito con la loro flessione dapprima degli effetti della crisi economica internazionale iniziata alla fine del 2008 e successivamente, dall'estate del 2012, dei provvedimenti della Magistratura che hanno interessato l'area a caldo del Siderurgico.
- G. Lo stabilimento di Leonardo Divisione Aerostrutture a Grottaglie, ove attualmente lavorano 1.300 addetti, è uno dei più imponenti d'Europa nel comparto. Dopo il suo insediamento, è stato ampliato per incrementare la produzione di due sezioni della fusoliera in fibre di carbonio del nuovo aereo passeggeri 787 *Dreamliner* della *Boeing*, che la società americana ha lanciato con successo da anni sul mercato e che è entrato in servizio a partire dal 2012. L'impianto occupava una superficie con





iniziale di 60.000 mila metri quadrati, poi ampliata sino a 90.000, per l'elevato numero di pezzi da produrre, anche della versione allungata del velivolo.

H. Importanza hanno inoltre nei rispettivi comparti gli stabilimenti della Italcementi – che ha rilevato gli impianti delle Cementir e la cui attività al momento è concentrata all'impianto di macinazione – della Calme a Taranto e della Dreher-Heineken nella vicina Massafra, il cui birrificio è per capacità uno dei maggiori del Paese.

I. Di grande rilievo per numero di occupati (2.300), molti dei quali costituiti da personale femminile, è il *call center* della multinazionale francese Teleperformance.

Il Molo Polisettoriale con il Terminal container affidato in concessione alla TCT (Evergreen-Hutchinson), dismesso da oltre due anni, aveva costituito, per dotazioni di gru di banchina e movimentazioni, uno dei maggiori del Mediterraneo centro orientale. Dal luglio 2001 ne erano state avviate le attività gestite dalla Taranto Container Terminal S.p.A., società del gruppo Evergreen Marine Corporation di Taiwan, con una successiva partecipazione della Hutchinson. Ciò comportò un progressivo aumento del traffico complessivo di navi *portacontainer* che raggiungevano lo scalo ionico, anche se limitatamente ad attività di *transshipment*.

Grazie a quel traffico, positive peraltro erano risultate le ricadute economiche su una parte del sistema produttivo della Puglia e di aree regionali limitrofe. Oggi sono in fase di completamento i raccordi ferroviari dello scalo, nuovi lavori sulle banchine e i dragaggi promossi dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio per ampliare ulteriormente la capacità di movimentazione con l'attracco di navi *superportacontainer*.

In provincia, nella Valle d'Itria, Martina Franca è divenuta nel corso degli anni una delle capitali meridionali del settore dell'abbigliamento e segnatamente dei capispalla. Le aziende più note sono la Lerario Confezioni, marchio Tagliatore, la Angelo Nardelli, la I.Co.Man, la Tagliente. Circa 20 sono le imprese del comparto, molte delle quali "contoterziste di qualità", con quasi 2.500 addetti. Le aziende maggiori oggi sono presenti su alcuni grandi mercati internazionali con prodotti di qualità.

Accanto alle maggiori industrie ricordate in precedenza a Taranto e Grottaglie, in altri Comuni – Massafra, Manduria, Castellaneta, Ginosa, Mottola, Montemesola – sono venute crescendo nell'ultimo decennio altre piccole e medie aziende operanti nei settori:

- del legno-mobilio;
- dei fertilizzanti;
- della cioccolateria;
- della produzione di elisir, caffè e birra;
- della costruzione di macchine agricole;
- della costruzione di impianti minieolici;
- della produzione di illuminotecnica;
- dell'informatica;
- dell'edilizia;
- della cartotecnica;
- dei servizi ecologici e sanitari.

Molte altre imprese piccole e medie sono presenti nei comparti della pesca industriale, dell'artigianato di produzione e di servizi, dei trasporti e sono alimentate spesso nelle loro attività dalla domanda delle industrie maggiori.





Alcune di tali aziende – come ad esempio il gruppo Serveco – hanno avviato interessanti processi di diversificazione nel campo manifatturiero in settori localmente prima non esistenti, avvalendosi anche di ricercatori presenti nell’Ateneo del Salento: e i risultati sinora conseguiti sono stati incoraggianti e hanno premiato gli sforzi intrapresi.

Ci si riferisce in particolare alla produzione di:

- lampade led;
- accumulatori di energia;
- robot radiocomandati pulisci spiaggia;
- impianti per industrie petrolchimiche;
- macchinari per impianti siderurgici localizzati all’estero.

Da sottolineare come quella di Taranto sia la seconda provincia in Puglia per volume di **esportazioni** e per incidenza percentuale del **valore aggiunto industriale** sul totale delle attività economiche. La provincia è infatti da anni;

- a) la seconda in Puglia per volume di esportazioni, dopo quella di Bari, e i metalli e i prodotti in metallo continuano a costituire spesso oltre il 50% dell’*export* locale, anche se negli ultimi anni sono aumentate le vendite di sezioni di velivoli partite per gli Usa dallo scalo di Grottaglie. A loro volta, le importazioni soprattutto di minerali metalliferi ferrosi e di petrolio greggio ammontano da lungo tempo ad oltre il 50% del totale. Calcolando l’incidenza dell’insieme di *import* ed *export* sul totale del valore aggiunto industriale stimato nella provincia, si raggiunge abitualmente una percentuale elevata, a dimostrazione dell’alto grado di apertura al commercio estero del sistema produttivo locale.
- b) la seconda in Puglia, dopo quella di Brindisi, per incidenza % del valore aggiunto industriale sul totale delle attività economiche, pari al 20,1% nel 2014 rispetto al 21,1% della provincia brindisina.

Grazie alle sue grandi aziende siderurgiche, petrolchimiche, energetiche, navalmeccaniche ed aeronautiche di rilevanza nazionale ed internazionale per:

- *holding* di appartenenza;
- dimensioni impiantistiche;
- tipologie di produzioni;
- numero di occupati;
- volumi di *import/export*;
- effetti indotti;

e a loro relazioni non solo con parte del tessuto produttivo locale, ma anche con settori manifatturieri ubicati anche in altre aree del Paese, l’apparato industriale dell’area di Taranto rappresenta tuttora e a pieno titolo una delle strutture portanti della Puglia, del Meridione e del Sistema Italia.

#### 4.1.4 Agroindustria e turismo

Lo sviluppo economico del capoluogo e del suo vasto *hinterland* non è imperniato soltanto sulle attività industriali e le connesse filiere logistiche. La città, infatti, e vaste zone della provincia sia sul suo versante orientale che su quello occidentale, già da tempo ritrovano





nell'agricoltura avanzata, nel commercio, nel turismo, nell'industria dell'ospitalità e nei loro servizi un'altra leva per la crescita anche socioculturale.

L'agricoltura infatti – caratterizzata in diversi comprensori da colture intensive favorite negli ultimi anni anche da massicci investimenti – costituisce tuttora un punto di forza del territorio. Essa vanta ormai da decenni:

- grandi piantagioni agrumicole, con prodotti destinati all'esportazione;
- vini rinomati come il “primitivo di Manduria”, anch'esso in buona misura inviato sui mercati esteri;
- robuste filiere zootecniche integrate verticalmente, grazie al loro latte di “alta qualità” con primarie industrie di trasformazione di livello internazionale (Granarolo, Parmalat);
- colture cerealicole con il “grano aureo” che molti imprenditori locali producono a prezzo predeterminato su commessa della Barilla per il suo pastificio campano della Voiello.

L'agricoltura rimane pertanto una risorsa preziosa per la crescita locale, ma è stato soprattutto il settore turistico ad accrescere nell'ultimo quindicennio la sua importanza nell'economia ionica, inizialmente limitata all'area di Castellaneta Marina e a Martina Franca in Valle d'Itria.

Nel capoluogo, antica capitale della Magna Grecia, esistono risorse storico-culturali prestigiose che potrebbero favorire un ulteriore rafforzamento delle attività connesse al turismo.

Il Museo della Magna Grecia – finalmente completato nei suoi allestimenti anche nel secondo piano della struttura – il Castello aragonese restaurato dalla Marina Militare, il Borgo antico – con la Cattedrale e il Museo diocesano, il Museo di Storia medievale Maria d'Enghien, il Museo delle arti piscatorie tarentine, l'ex Caserma Rossarol (sede dei corsi di laurea universitari) e la Galleria permanente di arte sacra di S. Maria della strada – l'Arsenale, con aree interne visitabili come siti di archeologia industriale; e poi ancora la Concattedrale di Giò Ponti, il Mar Piccolo, il canale navigabile, l'Ippodromo Paolo VI, sono tutti i tasselli di un “prodotto turistico Taranto”, vendibile sul mercato nazionale e su quelli esteri.

Anche il turismo d'affari – grazie alle attività dell'area industriale e di altri soggetti economici – trova condizioni favorevoli per svilupparsi, raccordandosi anche alla presenza del polo ricettivo di Nuova Yardinia e del Golf club di Riva dei Tessali a Castellaneta Marina. L'industria dell'ospitalità crea anche domanda di beni industriali, di consumo immediato e durevole, e di servizi in grado di generare nuova occupazione qualificata.

Da ricordare l'importanza tuttora rilevante della mitilicoltura – una storica attività della città di Taranto che le ha dato fama nazionale sulle tavole dei buongustai – e il dinamismo di alcune Banche di credito cooperativo che, fondate da operose comunità locali di agricoltori, artigiani e commercianti, guidate in qualche caso da *manager* di elevatissimo profilo professionale, sono diventate nel corso degli anni autentici motori delle economie territoriali di riferimento.

#### **4.1.5 Il più vasto comprensorio produttivo di riferimento**

Il comprensorio produttivo che gravita sull'area del capoluogo ionico è molto vasto e abbraccia l'intera provincia, la Basilicata orientale, i territori della Murgia meridionale della





Città Metropolitana di Bari, l'area sudoccidentale della stessa Città Metropolitana barese, le zone occidentali della provincia di Brindisi e vaste aree del Salento occidentale.

Intense e merceologicamente variegiate sono le produzioni agricole e manifatturiere di questo vasto bacino territoriale sovra provinciale e sovraregionale. A titolo puramente indicativo si citano:

- autoveicoli costruiti dalla Sata-FCA a S. Nicola di Melfi (PZ), oggi trasportati via ferrovia con trazione *diesel* lungo la linea Potenza-Foggia e poi – passando a mezzi di trazione elettrica – instradati lungo la linea Foggia, Benevento, Caserta, Cassino, verso il porto di imbarco di Civitavecchia;
- salotti in pelle della Natuzzi, e di altri salottifici minori localizzati fra Puglia e Basilicata nel distretto murgiano del comparto, tuttora fra i maggiori del Paese e che alimentano forti correnti di esportazione;
- beni alimentari da forno come il famoso pane “dop” di Altamura/Matera, e biscotti e taralli di fornerie industriali fra cui le grandi Di Leo e Oropan, già esportati da anni;
- prodotti di molitura di cereali con i numerosi molini di Altamura e Gravina fra cui quelli imponenti della Barilla, del Semolificio Moramarco e della Loudice;
- pregiate varietà agrumicole del Metapontino lucano, tutte destinate all'esportazione;
- arredi domestici, che generano forte domanda di semilavorati in legno, importati da aree balcaniche;
- contenitori in plastica per ortofrutta;
- capi di abbigliamento come capispalla e camicerie di alta qualità sartoriale;
- prodotti chimici di base;
- materiale rotabile con annesse sue manutenzioni nell'area della Ferrosud fra Matera e Santeramo in Puglia;
- tecnologie antincendio come la vasta gamma degli estintori della GIELLE di Altamura;
- ceramiche pregiate di Grottaglie;
- ortaggi del Nord Salento;
- macchine movimento terra del grande impianto della CNH di Lecce-Surbo.

Lo scalo portuale di Taranto, pertanto, per la sua posizione geografica e per i caratteri produttivi multisettoriali del vasto *hinterland* interregionale che gli gravita intorno presenta rilevanti potenzialità:

- a) come polo di esportazioni via mare;
- b) come centro di sbarco di materie prime e semilavorati per il vasto apparato manifatturiero delle aree vicine;
- c) come centro di sbarco di merci destinate a mercati del Centro e Nord Europa.

#### **4.1.6 I fatturati delle maggiori imprese con sede legale nella provincia di Taranto**

Anche per la provincia di Taranto, come già per le altre pugliesi, il fatturato di grandi gruppi che non vi hanno la loro sede legale non risulta dai dati riportati, anche se i beni e servizi che concorrono a determinarlo sono prodotti anche in fabbriche e siti locali. Basti pensare – solo per citare i casi aziendali più eclatanti – a quanto producono il Siderurgico





la raffineria dell'Eni, lo stabilimento aeronautico dell'Alenia, l'Arsenale della Marina militare e il call center della Teleperformance.

Fatturati 2015 (mln di €) delle maggiori aziende industriali con sede legale nella Provincia di Taranto\*

Azienda	Settore	Addetti	Fatturato
Basile Petroli	Combustibili	29	314,2
Vestas Blades	Macchine eoliche	491	191,7
G.C.F. Generali Costr. Ferroviario	Edilizia	656	187,0
C.I.S.A.	Trattamento rifiuti	46	50,1
Italcave	Estrattivo	92	47,2
Cantina e Oleificio San Marzano	Alimentare	51	29,5
Zanzar	Meccanica	66	29,2
Castiglia Trasporti	Logistica	275	26,2
Pascar	Logistica	53	26,1
Bgroup	Meccanica agricola	87	25,0
Serveco	Servizi ecologici	139	22,7
Confezioni Lerario	Abbigliamento	191	20,6
Comes	Elettromeccanica	186	19,8
Modomec	Meccanica	122	16,2
Progetto ambiente prov. di lecce	Servizi ecologici	17	16,0
Nurith	Legno	102	16,0
Impresa Del Fiume	Edilizia	124	14,5
Tarampesca	Alimentare – lav. pesce	33	14,4
Lubritalia	Chimica	31	13,6
Agricoltura Italia	Fertilizzanti	8	13,0
Industrie Confezioni Acquaviva	Abbigliamento	29	12,8
Varvaglione Vigne e Vini	Alimentare	32	12,5
Stoma Engineering	Meccanica	56	12,0
Appia Energy	Energia	37	11,2
Consorzio Prod. Vini e Mosti	Alimentare	32	11,1
I.Co.Man2000	Abbigliamento	63	11,0
Manduria Ambiente	Servizi ecologici	10	11,0
Tagliente	Abbigliamento	34	10,8
Ferplast	Materie plastiche	135	10,7
Tecnocamini	Costruzioni	n.p.	10,7
O.P. Ortofrutticola Ionica	Alimentare	84	10,7
Geagri Coop. Agr.	Alimentare	58	10,0
S. & A.	Impiantistica	n.p.	9,2
Logistic & Trade	Logistica	n.p.	9,2
CNT Consorzio navalmecanico	Navale	5	





Steel Service	Pulizie Industriali	62	8,9
Lacaita Pietro	Meccanica	136	8,5
I.T.N. Industria Tessile Nardelli	Abbigliamento	45	8,5
Sincon	ICT	192	8,4
Tm.P Termomeccanica	Meccanica	65	8,2
Agricola Pliniana	Alimentare	6	7,2
Stampa Sud	Stampe	52	7,0
Sicmi Service	Meccanica	147	6,9
Mainetti Omaf	Materie plastiche	24	6,8
Impresa Ottomano	Edilizia	n.p.	6,7
Cartonlegno Group	Cartotecnica	n.p.	6,7
Iris	Meccanica	114	6,6
Europansud	Alimentare	35	6,3
Cantina e oleificio di Manduria	Alimentare	18	6,3
Marraffa	Trasporto	n.p.	5,9
Il Lattoniere	Impiantistica	n.p.	5,5
Latentia Winery	Alimentare	n.p.	5,5
Stoma System	Meccanica	n.p.	5,5
Progetto Ambiente bacino Lecce	Servizi ecologici	13	5,5
Bo.Ma.	Edilizia	43	5,4
Elettromeccanica Ciaurri	Elettromeccanica	n.p.	5,3
Tessitura di Mottola	Abbigliamento	121	5,3
N.C.M. Confezioni	Abbigliamento	n.p.	5,2
Progetto Ambiente bacino Lecce	Servizi ecologici	16	5,2
Caffè Ninfole	Alimentare	n.p.	5,2
Cave e Conglomerati	Materiali edilizia	17	5,1
Ecotaras	Servizi ecologici	n.p.	5,1
GST	Abbigliamento	n.p.	5,0

Fonte – Report aziende e Mediobanca, *Le principali società italiane (2016)*

\* Dall'elenco sono escluse le società di distribuzione, case di cura, aziende turistiche.

## 4.2 Il versante lucano

### 4.2.1 Da area cerniera logistica a triangolo di sviluppo

La globalizzazione ha modificato profondamente la struttura produttiva e distributiva delle imprese produttive rendendo indifferibile per la competitività delle stesse l'avvalersi di un sistema logistico-produttivo integrato. Si è passati da una "manifattura di prossimità" in cui il luogo di produzione era prossimo al luogo di trasformazione e consumo, ad una "manifattura logistica" in cui il prodotto per arrivare al consumatore, deve fare un lungo viaggio. In questo contesto, la logistica diventa uno degli elementi strategici più rilevanti nella competizione fra aziende. È in questa logica che si inserisce la necessità di sviluppare dei "Poli Logistici" o "Piattaforme Logistiche".





L'organizzazione di un efficace "Sistema Logistico", infatti, ha l'obiettivo di ridurre i costi di gestione razionalizzando i flussi e migliorando l'efficienza dell'intero processo di gestione e di spedizione del prodotto finito.

Da qui nasce l'esigenza vitale di "fare sistema": dare vita ad un meta-distretto logistico-produttivo su base interregionale, nell'intento di realizzare un network potenziato, che riunifichi e metta a valore in un unico progetto gli asset infrastrutturali e di trasporto ed i servizi di logistica ed intermediazione esistenti su un territorio multiregionale e che possa estendersi fino a garantire l'invio a destinazione delle merci, ma anche l'esecuzione delle prime lavorazioni (lavorati, semi-lavorati, assemblaggio) alle imprese abili ad allocarsi con siti produttivi e di trasformazione nelle immediate vicinanze della Piattaforma Logistica individuata.

Ciò appare possibile, in particolare, laddove il polo logistico in connessione diretta, con uno o più porti adeguatamente attrezzati essendone la Basilicata sprovvista, sia localizzato all'interno di una o più aree industriali o produttive che abbiano disponibilità di lotti o capannoni industriali a costi competitivi.

In tal modo per le imprese si presenterebbe un doppio vantaggio:

- i. avere servizi logistici sempre più efficienti migliorando la propria capacità in termini di rapidità, puntualità, affidabilità e costi;
- ii. avere vantaggi localizzativi, avvicinando la produzione alla distribuzione.

Se poi ad un sistema logistico-produttivo di questo genere si affiancano anche vantaggi di natura economica e fiscale per le imprese interessate ad investire nella suddetta area, attraverso l'istituzione di Zone Economiche Speciali (ZES), si può dar origine ad un sistema di sviluppo territoriale completo ed idoneo ad attrarre investimenti nei settori d'interesse.

All'interno di tale sistema, la Basilicata può svolgere, sul versante logistico, una funzione di regione di "cerniera" tra Puglia ad Est, Campania ad Ovest e Calabria a Sud, inserendosi quindi in un'area vasta caratterizzata dalla presenza di importanti infrastrutture portuali e di nodi intermodali di interesse regionale e nazionale.

È in questo quadro che nasce la proposta di individuare in Basilicata Aree ZES di natura interregionale collegate al porto di Taranto, dunque soprattutto lungo il confine Est della regione, che è anche la parte produttivamente più sviluppata e che ha come fulcro il Centro Intermodale di Ferrandina posizionato all'interno della tratta ferroviaria Taranto – Pisticci – Ferrandina, ma che è in grado di allungarsi fino alla vicina Matera ed a Melfi in modo da razionalizzare, stabilizzare e consolidare il sistema produttivo dell'agricoltura e dell'industria di un'area vasta che va dalla Puglia Centro-Meridionale alla Basilicata Orientale e Meridionale fino alla Calabria Nord-Orientale.





Il sistema logistico in Basilicata



Parallelamente sul versante Ovest, sempre in termini di rafforzamento del sistema complessivo della regione, l'area di Galdo di Lauria costituisce un vertice logistico che collega il sistema apulo-lucano alla direttrice tirrenica ed a quella adriatica - ionica, oltre che essere area funzionale al traffico merci sulla direttrice Sud-Nord e Nord-Sud lungo l'autostrada A2, con riferimento alle merci che viaggiano su gomma tra la Sicilia e le regioni del Nord Italia, ed in particolare l'Emilia Romagna e la Lombardia. Un corridoio che, in base agli ultimi dati disponibili, ha registrato un deciso aumento dei flussi in questi ultimi anni.

In tal modo la Basilicata, pur esclusa dai corridoi logistici nazionali, acquisirebbe le caratteristiche per collocarsi al centro di una dorsale che leghi lo Ionio al Tirreno e quindi la connetta all'hub di Taranto sulla direttrice adriatica, pur mantenendo forme strutturate di relazione con la direttrice tirrenica.

Si completerebbe, così, in misura efficiente ed efficace il riassetto logistico dell'intera Regione Basilicata e dell'area più vasta individuata mentre, dal punto di vista economico, si punterebbe alla realizzazione di una ZES unica che parta dai vertici di localizzazione dei 3 poli logistici individuati - Asse ferroviario Melfi- Potenza-Basentana a Nord della regione, Centro Intermodale di Ferrandina a Sud-Est della regione, Autoparco di Galdo di Lauria a Sud-Ovest della regione - per diramarsi e ricomprendere al suo interno i sistemi produttivi economico-funzionali regionali individuati e localizzati nelle aree produttive interessate. Si tratta di importanti aree produttive caratterizzate sia da grandi imprese (come ad esempio FCA, Ferrero, Barilla, Orogel e ENI) sia da un tessuto di piccole e medie imprese, per lo più locali diffuse sul territorio, sia infine da un'agricoltura molto fiorente e dinamica.

#### **4.2.2 Il nesso economico funzionale tra aree ZES lucane e il porto di Taranto**

Lo sviluppo di una ZES unica della Basilicata, basata su 3 Poli Logistici, che abbia quale suo nodo nevralgico il Centro Intermodale nell'area di Ferrandina (Pisticci) su cui graviterebbe Matera (con le aree industriali di La Martella e Iesce) e inserita nel più ampio sistema logistico della Basilicata comprendente i restanti due Poli di Melfi e Tito ad Ovest e



Galdo di Lauria a Sud, consentirebbe all'intera regione di uscire dall'isolamento "logistico" rispetto alle grandi direttrici di traffico della rete TEN-T, che lungo la dorsale adriatica e tirrenica collegano le regioni del Mezzogiorno con l'intera Europa. Il Centro Intermodale di Ferrandina costituirebbe così la naturale cerniera di collegamento tra i due versanti aumentando le opzioni logistiche con riferimento sia al mercato di sbocco finale sia in termini di approvvigionamenti, a disposizione delle imprese del territorio interessato.

L'ampio bacino geografico asservito e il numero insieme di settori interessati, candidano il costituendo Centro Intermodale di Ferrandina quale naturale e funzionale area retroportuale del porto di Taranto, soprattutto nell'ottica di ampliamento verso Est dell'export dei prodotti e di fornitura di una valida alternativa logistica per i flussi commerciali in ingresso, siano essi rappresentati da prodotti finiti destinati al mercato o approvvigionamenti per il sistema produttivo dell'area vasta.

In particolare, la struttura produttiva delle aree individuate, evidenzia connessioni già esistenti e sviluppate in alcuni rilevanti settori che tuttavia potrebbero ricevere ulteriore impulso dall'istituzione delle ZES e dallo sviluppo di più strette relazioni con l'area portuale di Taranto. Particolarmente importanti sono le connessioni che caratterizzano i settori:

- dell'agricoltura e l'agroindustria;
- del legno e dell'arredo con particolare riferimento ai salotti;
- della meccanica e del automotive.

La Puglia, ed in misura maggiore la Basilicata, potendo beneficiare di alcuni vantaggi competitivi derivanti dalla loro conformazione geografica, sono caratterizzate da una maggiore vocazione alle produzioni del settore primario rispetto alla media delle regioni del Mezzogiorno ed in misura maggiore rispetto all'intera Italia. Infatti, con riferimento al 2016, la quota del valore aggiunto derivante dal settore dell'agricoltura sul totale del valore aggiunto è risultata più ampia per la Puglia (3,7%) e soprattutto per la Basilicata (4,3%) rispetto al Mezzogiorno (3,3%) e sostanzialmente doppia rispetto alla quota media nazionale (2%). Nonostante tale importanza, dall'analisi delle esportazioni regionali, emerge un gap negativo a sfavore della Regione Basilicata delle esportazioni di prodotti agricoli e di prodotti derivanti dalle lavorazioni industriali degli stessi rispetto alla Puglia ed alla media delle regioni del Mezzogiorno, nonostante il settore primario nella regione, come sopra evidenziato, rivesta un peso più che doppio rispetto alla media delle regioni del Mezzogiorno. Il Polo Intermodale di Ferrandina, con a supporto gli altri 2 Poli di Melfi e Galdo, spezzando l'isolamento della Basilicata rispetto alle due grandi dorsali dell'Adriatico e del Tirreno, potrebbe avere in tal senso un ruolo decisivo, favorendo una rimodulazione delle scelte da parte delle imprese produttive a favore di una più decisa accelerazione del processo di internazionalizzazione, con particolare riferimento allo sviluppo delle esportazioni verso i mercati a Sud del Mediterraneo e ad Est dell'Europa, rafforzando così la tendenza attualmente in atto che sottolinea l'attrattività dei prodotti della regione su tali mercati. Infatti, le esportazioni delle imprese lucane verso il Medio Oriente e l'Asia Centrale ed Orientale negli ultimi anni hanno registrato un deciso incremento passando dai circa 64 milioni di euro nel 2015 ai circa 170 milioni di euro del 2016 (dato che dovrebbe essere confermato nel 2017 in conseguenza di un valore delle esportazioni regionali che nei primi nove mesi del 2017 ha raggiunto i circa 125 milioni di euro).

A tal fine sarà necessario che gli investimenti previsti nel Centro Intermodale di Ferrandina portino all'erogazione di servizi a valore aggiunto, dedicati a specifiche tipologie merceologiche, per i propri insediati che incentivati dalla costituzione della ZES e dalla connessione con l'area portuale di Taranto permettano lo sviluppo degli





commerciali con le vaste aree precedentemente richiamate. Sono evidenti infatti le potenzialità di crescita che l'industria agroalimentare della Basilicata, con particolare riferimento al Metapontino, potrebbe in tal modo conquistare in virtù dell'attuale ridotta quota di esportazioni del settore agroalimentare regionale sul totale delle esportazioni regionali. Infatti, nel III trimestre del 2017 le esportazioni di prodotti alimentari e bevande delle aziende pugliesi hanno rappresentato circa l'11% del totale delle esportazioni delle imprese della regione (in linea con il dato medio nazionale) contro una quota appena dell'1% per le imprese della Basilicata (dato che, se si esclude l'impatto della decisa crescita delle esportazioni regionali di mezzi di trasporto negli ultimi trimestri, sale fino ad oscillare attorno al 3%). Il Centro Intermodale di Ferrandina in qualità di area retroportuale del porto di Taranto consentirebbe di creare delle economie di scopo con la connessione al settore agroalimentare pugliese ampliando l'attrattività dell'offerta grazie ad un più ampio ventaglio di prodotti offerti.

Caratterizzata da legami storici ed economico funzionali è tutta l'area a confine tra la Basilicata e la Puglia (soprattutto tra Matera, Altamura e Santeramo in Colle) in cui sono ubicate le numerose imprese del Distretto Industriale del Mobile Imbottito che, a differenza della gran parte dei distretti industriali, si caratterizza per la sua natura intercomunale ed inter-regionale e che nei suoi anni più fiorenti era stato caratterizzato dallo sviluppo di insediamenti industriali nelle aree comunali limitrofe compresi di comuni di Ferrandina e Pisticci. Il Distretto si caratterizza per la presenza di alcune grandi imprese leader collegate ad una fitta rete di piccole e medie imprese con cui condividono un sistema di relazioni stabili e strutturate. L'istituzione della ZES lucana (nelle aree di Iesce e La Martella per il comune di Matera, nelle aree della Val Basento per i comuni di Ferrandina e Pisticci ed infine nelle aree produttive di Policoro e Scanzano) e la connessione al porto di Taranto tramite il Centro Intermodale di Ferrandina ed una seconda piattaforma logistica a Scanzano, da destinarsi esclusivamente all'ortofrutta del Metapontino, darebbero nuovo vigore a tutto il distretto industriale del salotto ed a quello dell'agroalimentare che oggi risentono della concorrenza sul mercato internazionale da parte di Paesi che godono di vantaggi di costo in termini di fattori produttivi oltre che di dinamiche valutarie fortemente favorevoli. Da non trascurare il supporto, almeno in termini di immagine, che potrebbe fornire la forte connotazione turistica e attrattiva del territorio interessato con Matera Capitale Europea della Cultura 2019 e le famose spiagge del Metapontino. Si creerebbe un circolo virtuoso fatto di manifattura, agricoltura e turismo di qualità con un potenziale tutto da scoprire e da valorizzare.

I comuni ricadenti nel perimetro del comprensorio Melfese (Melfi, Palazzo San Gervasio, Montemilone, Lavello, Venosa, Rionero in Vulture e Atella) e più in generale nella Basilicata settentrionale hanno tutti un'identità produttiva ben definita in cui, accanto al grande impianto automobilistico della FCA a San Nicola di Melfi e al suo indotto, sono presenti aziende agricole (con colture importanti di vigneti e oliveti), industrie agroalimentare anche di grande dimensione (come Barilla e Monticchio Gaudianello), attività terziarie incluse quelle turistiche. Nei primi nove mesi del 2017, le esportazioni regionali di mezzi di trasporto hanno raggiunto il valore di circa 2,2 miliardi di euro dopo aver evidenziato in tutto il 2016 un valore di circa 3,8 miliardi di euro. Oltre il settore agroalimentare, i settori del automotive e della meccanica in generale potrebbero beneficiare di un'ulteriore opzione logistica, sia in entrata che in uscita, fornita dall'area portuale di Taranto grazie alle connessioni con quest'ultima garantite dallo scalo di Tito e dal Centro Intermodale di Ferrandina.





Il comune di Tito, ed in particolare la zona industriale e commerciale di Tito Scalo, nel corso degli anni ha attratto sempre più imprese dell'area potentina rappresentando così una delle più importanti zone industriali e commerciali della regione che si estende lungo l'autostrada RA5 e dotata di una stazione ferroviaria sulla linea ferroviaria Salerno – Potenza – Taranto. L'area industriale si caratterizza per la presenza di significative realtà produttive in particolare nel settore metalmeccanico per lavorazioni connesse al settore del automotive (non solo con riferimento al polo FCA di San Nicola di Melfi). Inoltre, sono presenti nell'area rilevanti realtà produttive del settore agroalimentare, del settore delle costruzioni e del settore dei servizi tra cui si sottolinea la presenza dell'Area di Ricerca di Potenza del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR). Infine, ma con un impatto minore rispetto a Tito, le aree industriali presenti nei Comuni di Balvano e Baragiano, che vedono comunque al loro interno realtà di rilevanza internazionale come Ferrero, ma anche marchi emergenti e molto interessanti come Drive Beer (Birra Morena).

Nel quadro di bilanciamento dei flussi sulle direttrici Sud – Nord e Nord – Sud e di collegamento tra le due dorsali (Tirrenica ed Adriatica) della rete TEN-T, un ruolo chiave ha la costruzione di un autoparco nel comune di Lauria in provincia di Potenza e più precisamente nella frazione di Galdo di Lauria posizionata strategicamente lungo l'autostrada A2 o Autostrada del Mediterraneo. L'autoparco intercetterebbe il traffico merci su gomma proveniente da e con destinazione la regione Sicilia e veicolato lungo l'autostrada A2 o Autostrada del Mediterraneo che risulta l'arteria stradale che collega l'isola all'Italia del Nord confluendo nelle altre arterie stradali lungo la dorsale adriatica. La posizione geografica strategica consentirebbe alle imprese di trasporto di effettuare il trasporto non utilizzando il secondo autista riducendo così il costo relativo al personale.

Dai dati Istat, le tonnellate di merci trasportate su strada e caricate in Sicilia con scarico in Emilia Romagna o in Lombardia tra il 2014 ed il 2015 hanno registrato un incremento del 126% passando dalle circa 190.000 tonnellate alle 430.000 tonnellate. A livello regionale la crescita è risultata pari al 178% per le merci destinate in Lombardia e del 91% per le merci destinate in Emilia Romagna. A ciò si aggiunge un incremento della quota del traffico relativa delle due suddette regioni sul totale del traffico in uscita dalla regione Sicilia dall'8% del 2014 al 24%. Allo stesso tempo le merci caricate in Lombardia e destinate in Sicilia sono passate dalle circa 171.000 tonnellate del 2014 alle circa 310.000 tonnellate del 2015 per un incremento dell'81%, incremento che ha raggiunto il 101% per le merci caricate in Emilia Romagna e destinate in Sicilia passate dalle circa 143.000 tonnellate del 2014 alle circa 288.000 tonnellate del 2015.

Data la posizione strategica, l'autoparco di Galdo di Lauria, inserito nel più ampio contesto della rete logistica della Basilicata e beneficiando della costituzione di un'area ZES porrebbe le basi per creare un nodo di relazione che agevolerebbe la connessione tra l'area portuale di Taranto e la direttrice tirrenica, intensificando i rapporti di interscambio con la zona ovest della regione. Scendendo da Lauria verso la SS Ionica che porta a Taranto, si intercettano l'Area Industriale di Senise lungo la SS Sinnica e l'Area Industriale di Viggiano – Grumento Nova nella Valle dell'Agri, dove insistono realtà strategiche per il territorio lucano, in primis l'ENI e il suo indotto (AI Viggiano-Grumento), ma anche realtà più piccole ma d'interesse per il settore meccanico principalmente a Viggiano e quello alimentare principalmente a Senise.

#### 4.2.3 Profili, tendenze dell'industria lucana

La struttura produttiva della regione è altamente frammentata, con imprese di dimensioni medie piuttosto contenute (inferiore ai 10 addetti), in linea tuttavia con quanto si osserva a





livello nazionale. I settori in cui le unità locali (e le imprese) hanno dimensioni mediamente maggiori sono quelli della fabbricazione di mezzi di trasporto, con unità locali nelle quali sono impiegati mediamente oltre 200 addetti, della farmaceutica (24,2 addetti la dimensione media nel 2012) e della fabbricazione di altri mezzi di trasporto (33,4 addetti). In questi ultimi due settori si è però verificato un ridimensionamento negli ultimi anni.

Analizzando i dati delle elaborazioni ISTAT disponibili al 2013 sono circa 35 mila le imprese attive nei comparti dell'industria e dei servizi aventi sede legale nella regione, in calo di oltre 1.200 unità rispetto al 2008. La contrazione del sistema imprenditoriale è stata relativamente più consistente in Basilicata (-3,4%) rispetto a quanto avvenuto mediamente nel Mezzogiorno e in Italia (-2,7% in entrambi i casi). Risulta più sostenuta la perdita in termini di numero di addetti: -11,5% in Basilicata fra il 2008 e il 2013, contro un -10,7% nel Mezzogiorno e -8,1% nella media nazionale.

Imprese e addetti, Basilicata, Mezzogiorno e Italia. Valori assoluti e variazioni, anni 2008-2013.

	2008	2010	2012	2013	var. 2008-2013	var.% 2008-2013
<b>IMPRESE ATTIVE</b>						
Basilicata	36.169	35.498	35.037	34.955	-1.214	-3,4
Mezzogiorno	1.268.980	1.242.045	1.242.486	1.234.309	-34.671	-2,7
Italia	4.514.022	4.460.891	4.442.452	4.390.513	-123.509	-2,7
<b>ADDETTI ALLE IMPRESE</b>						
Basilicata	108.667	106.419,1	99.031,89	96.134,65	-12.532,4	-11,5
Mezzogiorno	3.786.458	3.673.099	3.478.362	3.381.754	-404.704	-10,7
Italia	17.875.270	17.305.735	16.722.210	16.426.791	-1.448.479	-8,1

Fonte: elaborazioni su dati Istat- ASIA

Dal punto di vista territoriale, l'industria lucana appare fortemente concentrata in alcune aree, che coincidono con quelle individuate dalla ZES nel versante lucano.

Le principali polarità industriali coincidono, in particolare, con

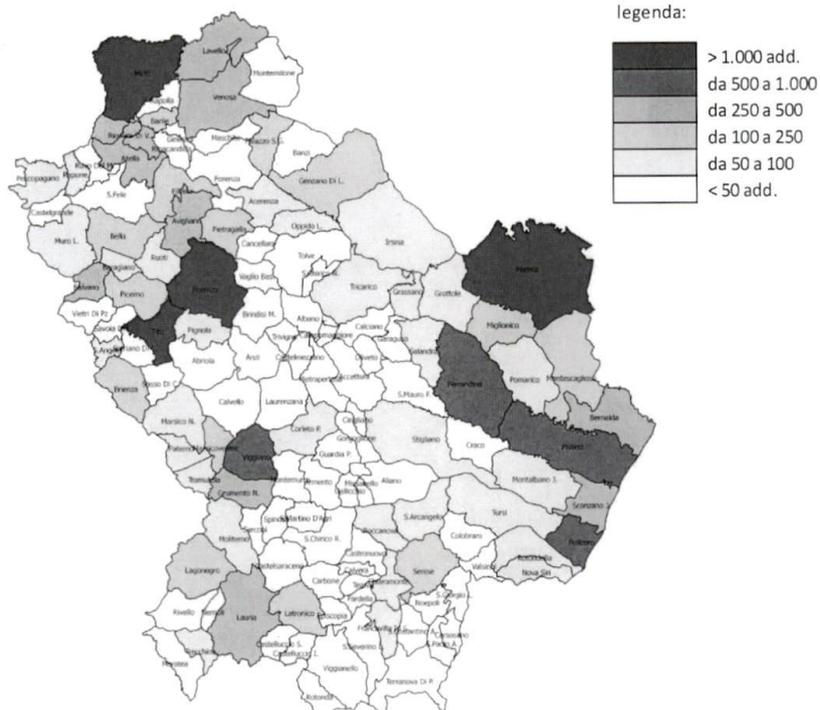
- il comune di Melfi, che supera i 9 mila addetti all'industria in senso stretto, quasi un terzo dell'occupazione industriale complessiva della regione;
- il comune di Matera, che conta oltre 3.900 addetti, circa il 14% del totale;
- l'area comprendente i comuni di Tito e Potenza, che raggiunge i 3.600 addetti (13%);
- l'area che insiste sul territorio dei comuni di Pisticci e Ferrandina, dove gli addetti sono circa 1.500 unità (5% del totale).

Agglomerazioni industriali di una certa consistenza (intendendo per tali, insiemi di comuni territorialmente contigui con almeno un migliaio di addetti all'industria in senso stretto) sono individuabili nell'area del Vulture (segnatamente, quella coincidente con i comuni di Rionero, Venosa, Atella, Lavello e Barile), lungo la fascia jonica (comuni di Policoro, Bernalda e Scanzano) e nell'area delimitata dai comuni di Viggiano, Grumento e Marsicovetere nell'Alta Val d'Agri. L'insieme di questi territori concentra il 77% dell'intera occupazione manifatturiera della regione (quasi 22 mila addetti).





Addetti all'industria in senso stretto per comuni. 2013



Una misura sintetica della forte localizzazione territoriale dell'apparato industriale regionale è fornita dall'indice di concentrazione, calcolato sulla base della distribuzione degli addetti per comune. L'indice assume valore minimo - zero - nel caso in cui gli addetti di un settore sono equamente distribuiti tra tutti i comuni della regione, e valore massimo - uno - quando tutti gli addetti di un settore si concentrano in un comune soltanto.





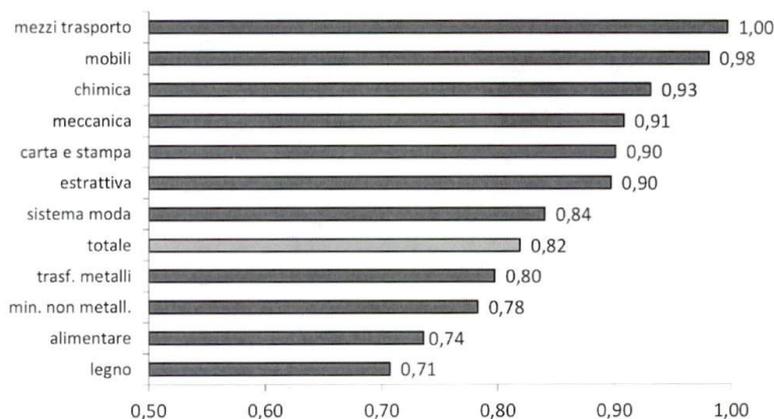
La diffusione territoriale dell'industria in senso stretto, quote % di addetti detenute dai primi 5,10 e 20 comuni

	primi 5 comuni	primi 10 comuni	primi 20 comuni
Mezzi di trasporto	99,3	99,7	99,9
Alimentare e bevande	42,5	58,4	72,7
Trasformazione metalli	44,7	66,5	78,7
Minerali non metalliferi	40,9	56,5	74,8
Mobili	91,8	95,9	98,5
Meccanica	72,7	80,2	89,6
Chimica, plastica	67,7	89,0	96,9
Sistema moda	54,8	69,1	82,5
Legno	34,6	47,7	64,7
Carta e stampa	66,7	78,9	90,5
Estrattiva	63,6	75,7	88,1
totale industria	61,7	71,1	81,3

Fonte: ns. elaborazioni su dati SMAIL

I settori industriali con l'indice di concentrazione più elevato (superiore a 0,90) sono, nell'ordine, i mezzi di trasporto, i mobili, la chimica e la meccanica: tutte attività contrassegnate da una forte presenza di unità produttive di medio-grandi dimensioni e di imprese esogene. Per contro, i settori che mostrano una minore concentrazione e, quindi, risultano maggiormente diffusi a livello territoriale, sono il legno, l'alimentare e i minerali non metalliferi: attività tipicamente appannaggio dell'impresa locale e di unità produttive di piccole dimensioni.

Indici di concentrazione territoriale dei settori industriali



Fonte: ns. elaborazioni su dati SMAIL





L'elevata concentrazione territoriale di alcuni settori tende a caratterizzare fortemente, sul piano produttivo, le principali aree di sviluppo industriale, facendo emergere le seguenti "polarità":

- mezzi di trasporto nell'area di Melfi,
- mobili e chimica-plastica nell'area di Matera,
- meccanica nell'area di Potenza/Tito,
- estrattiva nell'alta Val d'Agri,
- trasformazione metalli nell'area Pisticci/Ferrandina.

L'area jonica e il Vulture, invece, presentano un'accentuata specializzazione nel settore alimentare, dove si concentra - rispettivamente - il 50 e il 35% degli addetti all'industria complessivi; insieme, queste due aree, detengono comunque solo il 22% dell'occupazione regionale del comparto.

Le specializzazioni produttive e nelle principali polarità industriali, quote % di addetti (\*)

Melfi			Matera		
Mezzi di trasporto	80,9	92,9	Mobili	39,1	81,8
Alimentare	8,1	15,9	Alimentare	10,9	9,2
			Chimica e plastica	8,1	23,3
Tito/Potenza			Pisticci/Ferrandina		
Trasformazione metalli	27,5	26,0	Trasformazione metalli	30,4	11,5
Meccanica	26,2	50,7	Chimica e plastica	14,9	16,6
Vulture			Area jonica - Policoro/Scanzano		
Alimentare	35,3	9,8	Agroindustriale	50,1	11,9
Trasformazione metalli	24,6	7,9			
Sistema moda	6,9	8,7			
alta Val d'Agri			Galdo di Lauria		
Estrattiva	31,3	45,8	Logistica/Distribuzione	49,3	6,1
Chimica e plastica	18,1	14,3			

(\*) la prima % corrisponde al "peso" del settore, in termini di addetti, all'interno dell'area  
la seconda % al "peso" del settore localizzato nell'area sul totale regionale

Fonte: ns. elaborazioni





## 5. La perimetrazione della ZES Ionica

### 5.1 Orientamenti generali e scelte

#### 5.1.1 Criteri di identificazione delle aree

La concreta individuazione delle aree da includere nelle ZES ha comportato l'incrocio tra la definizione *top-down* dell'architettura di massima sopra descritta con un processo *bottom-up* di coinvolgimento degli attori del territorio regionale, che sono stati invitati a formulare proposte e indicazioni.

La Regione Puglia ha quindi provveduto ad attuare una vasta consultazione, che ha coinvolto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Aeroporti di Puglia, le Associazioni Datoriali, i Sindacati e le ASI, acquisendo indicazioni e informazioni relativamente a specifiche aree candidate all'inserimento nelle costituenti ZES nonché elementi utili a definire gli indirizzi strategici delle stesse, in un'ottica di sinergia con gli esistenti piani di sviluppo. Sono altresì state acquisite ulteriori candidature e indicazioni dai Comuni delle aree interessate, sia attraverso gli enti e le istituzioni sopra citate che direttamente.

Anche la Regione Basilicata, dal canto suo, ha provveduto ad un'ampia consultazione, che tuttavia è partita dalla decisione di concentrare l'attenzione esclusivamente sulle aree industriali, salvo l'eccezione di poche aree produttive dotate di particolari caratteristiche logistiche e/o funzionali e pertanto coerenti e strategiche rispetto al disegno strategico individuato, fondato sui 3 Poli logistici principali: Melfi, Ferrandina, Galdo di Lauria. L'assunto è stato determinato dalla possibilità di avere aree industriali o produttive immediatamente disponibili e già infrastrutturate, in modo da accelerare al massimo i tempi di insediamento da parte degli investitori interessati. Il disegno strategico è stato tuttavia ampiamente condiviso mediante un'ampia consultazione che ha interessato oltre ai Consorzi ASI di Potenza e di Matera, i Comuni presso cui le aree individuate insistono ed il Partenariato Economico e Sociale (Associazioni Sindacali ed Associazioni Datoriali). Anche in Basilicata sono pervenute candidature da parte di alcuni Comuni non direttamente interessati, ai quali è stato spiegato con successo il principio ispiratore che ha sostenuto la scelta.

A fronte di questa mole di sollecitazioni e candidature espresse dal territorio regionale, che configura una superficie ben più ampia della dotazione assegnata dal Governo alle nostre regioni, si è provveduto a sviluppare una valutazione analitica puntuale delle singole aree, in relazione ai seguenti fattori:

- **nesso funzionale** con il porto di Taranto;
- **connettività** all'infrastruttura logistica interregionale, così come definita dall'Area Logistica Integrata (ALI) Pugliese e Lucana;
- **rilevanza**, in termini di estensione e percentuale di aree libere disponibili per nuovi insediamenti sul totale dell'area candidata e di dimensione assoluta delle aree libere;
- **fattibilità**, relativamente all'assenza di barriere che possano impedire o rallentare l'attivazione di nuovi investimenti produttivi (mancanza di congruente destinazione d'uso dei suoli, assenza o carenza di dotazioni infrastrutturali, vincoli giuridici e normativi, vincoli ambientali, idrogeologici, paesaggistici, archeologici o di altra natura);
- **impatto**, relativamente ai benefici producibili sul territorio, soprattutto in termini di nuova occupazione.





Nella definizione delle **aree produttive e commerciali** da includere nella ZES, sono state tenute in conto esigenze per certi versi contrastanti, quali quelle di non penalizzare aree sub-regionali che esprimono significative potenzialità di sviluppo e di evitare al tempo stesso un'eccessiva frammentazione e dispersione territoriale delle aree selezionate, cosa che avrebbe vanificato il senso stesso di "zona economica speciale". Un altro punto di equilibrio su cui si è lavorato è stato quello di coniugare l'esigenza di disporre di sufficienti aree libere da insediamenti preesistenti, e dunque disponibili a nuovi investimenti, con quella di non creare eccessive sperequazioni tra aziende fisicamente contigue, permettendo anche ad imprese esistenti di espandere le proprie attività.

I principi base adottati sono dunque stati i seguenti:

- Includere le aree portuali e i principali snodi logistici (aeroporto e piattaforme logistiche);
- privilegiare aree produttive e commerciali che trovano nel sistema portuale regionale un naturale punto di sbocco per le attività di *import/export* e che sono adeguatamente interconnesse al sistema logistico regionale;
- privilegiare le aree a titolarità pubblica, infrastrutturate e prive di vincoli di natura ambientale o di altra natura;
- privilegiare aree che offrano una significativa disponibilità, in termini assoluti, di superfici libere per nuovi insediamenti produttivi o commerciali;
- per le aree parzialmente occupate da imprese esistenti, privilegiare quelle che hanno una più ampia percentuale di superfici libere e disponibili per nuovi insediamenti.

Rispetto alle aree produttive incluse, si precisa inoltre quanto segue:

- tutte le aree sono state candidate dai rispettivi enti di competenza;
- per alcune delle aree sottoelencate, la superficie effettivamente selezionata per l'inclusione nelle ZES è in alcuni casi inferiore a quella candidata, in ragione di una o più di una delle seguenti motivazioni:
  - necessità di escludere porzioni soggette a vincoli di tipo paesaggistico e ambientale (ad esempio: presenza di manufatti storici, di parti di bosco, di vie d'acqua, di fasce di rispetto);
  - necessità di escludere porzioni occupate da insediamenti produttivi/commerciali in aree altrimenti completamente libere;
  - necessità di ridurre l'estensione complessiva di un'area, in ragione della limitata disponibilità di ettari assegnabili (in questi casi, laddove l'area includeva sia aree libere che occupate, il taglio è stato effettuato sulle sole aree libere, in modo da evitare sperequazioni tra le aziende già insediate nell'area);
- l'esame delle aree è stato effettuato sulla base delle informazioni fornite dall'Ente che le ha candidate (mappe, elenco di particelle catastali, descrizione delle caratteristiche, contorni vettoriali); laddove sono state riscontrate discordanze tra i dati forniti nelle diverse modalità, sono stati utilizzati quelli rivenienti dai contorni vettoriali, verificati tramite visualizzazione su sistema GIS (immagini satellitari).

### 5.1.2 Il versante pugliese della ZES

Il versante pugliese della ZES Ionica coincide sostanzialmente con la provincia di Taranto, il cui baricentro produttivo (e occupazionale) si è tradizionalmente identificato con la città capoluogo e le attività legate alla siderurgia e al suo indotto. Accanto a questo, grande rilevanza hanno sempre avuto le produzioni agroalimentari di qualità (in *primis* il vino).





Questo quadro, tuttavia, è andato, negli ultimi anni, evolvendo nella direzione di una maggiore differenziazione settoriale e territoriale, anche grazie alle politiche regionali e in risposta alla perdurante crisi dell'ILVA e alla conseguente sofferenza del territorio tarantino, con la nascita di un nuovo "polo" industriale nel settore aeronautico e aerospaziale nell'area di Grottaglie.

Nella definizione delle aree della ZES Ionica si è voluto tenere conto di questa nuova realtà, articolando le aree pugliesi della stessa su due poli territoriali: Taranto e Grottaglie. Da rimarcare il fatto che, se Taranto è "il" porto della ZES Ionica, Grottaglie ne costituisce un altro importante snodo logistico, grazie alla presenza dell'omonimo aeroporto, unico per la sua vocazione al trasporto merci e alla sperimentazione di voli senza pilota.

L'estensione complessiva del versante pugliese ZES Ionica è pari ad **ettari 1.518,41**.

Nella tabella seguente si riporta, invece, una descrizione sintetica delle principali caratteristiche dei singoli poli; nei paragrafi successivi, la descrizione dettagliata delle singole aree.

POLO DI TARANTO	
Porti di riferimento	Taranto
Snodi logistici	- Piastra logistica portuale di Taranto
Principali arterie di comunicazione	- A14 Bologna-Taranto - S.S. 172 - S.S. 100 - S.S. 106
Aree produttive	- Area retroportuale Distripark Taranto - Area retroportuale ASI Taranto - Area retroportuale privata Taranto - Area PIP Talsano Est Taranto - Area PIP Paolo VI Taranto - Area PIP Statte - Area Industriale (ASI, Comune) Massafra - Area PIP Massafra - Area Industriale espansione Martina Franca - Area PIP Mottola
Settori di riferimento	- Agroalimentare - Energia e Ambiente - Chimica - Logistica - Meccanica - Navalmeccanica - ICT
Estensione	845,55 Ha

POLO DI GROTTAGLIE	
Porti di riferimento	Taranto
Snodi logistici	- Aeroporto di Grottaglie - Centro Intermodale di Francavilla Fontana
Principali arterie di comunicazione	- S.S. 7 - S.S. 7 ter
Aree produttive	- Area di sviluppo aeroportuale Grottaglie - Area PIP ampliamento Grottaglie





	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Area Industriale Monteiasi</li> <li>- Area PIP di Faggiano</li> <li>- Area Industriale San Giorgio Ionico</li> <li>- Area Industriale Manduria</li> <li>- Area PIP Francavilla Fontana</li> <li>- Area PIP Carosino</li> </ul>
Settori di riferimento	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aeronautica</li> <li>- Agroalimentare</li> <li>- Logistica</li> <li>- ICT</li> </ul>
Estensione	584,01 Ha

### 5.1.3 Il versante lucano della ZES

Da un'analisi del fabbisogno e dalle disponibilità degli spazi all'interno delle zone industriali e sulla base dei nessi economici/funzionali tra le aree ed il nodo portuale di Taranto, le aree della regione da destinare a ZES in Basilicata, nel quadro dell'assegnazione stabilita in sede nazionale, sono riportate nelle tabelle seguenti, mentre per una rappresentazione di dettaglio delle aree e dei lotti individuati si rimanda alla Cartografia delle Aree ZES Jonica – versante lucano in allegato (Allegato A).

POLO DI MELFI	
Porti di riferimento	Taranto
Snodi logistici	- Polo logistico di Melfi
Principali arterie di comunicazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S.P. 111</li> <li>- S.S. 655</li> <li>- S.S. 96</li> <li>- S.S. 99</li> <li>- S.S. 7</li> <li>- S.P. 380</li> <li>- S.P. 3</li> <li>- E 90 - S.S. 106</li> <li>- Linea ferroviaria Potenza - Foggia (tratta lucana)</li> </ul>
Aree produttive	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Area ASI di San Nicola di Melfi (Melfi)</li> <li>- Area ASI di Valle di Vitalba (Atella)</li> </ul>
Settori di riferimento	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Automotive</li> <li>- Meccanica</li> <li>- Agroalimentare</li> </ul>
Estensione	195 Ha

POLO DI FERRANDINA	
Porti di riferimento	Taranto
Snodi logistici	- Piattaforma logistica di Ferrandina
Principali arterie di comunicazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>- E 847 - S.S. 407</li> <li>- E 90 - S.S. 106</li> <li>- Linea ferroviaria Battipaglia - Metaponto (tratta lucana)</li> <li>- Linea ferroviaria Taranto - Reggio Calabria (tratta lucana)</li> <li>- Linea ferroviaria Ferrandina – Venusio – Matera (nuova linea da completare)</li> </ul>





Aree produttive	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Area ASI di Balvano e Baragiano</li> <li>- Area ASI di Tito</li> <li>- Area ASI di Jesce-La Martella (Matera)</li> <li>- Area ASI di Val Basento (Ferrandina e Pisticci)</li> <li>- Area PIP di Policoro</li> <li>- Area Industriale di Scanzano Jonico</li> </ul>
Settori di riferimento	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Automotive</li> <li>- Chimica</li> <li>- Agroalimentare</li> <li>- Meccanica</li> <li>- Mobili</li> <li>- Ecologia</li> <li>- Materiali per l'edilizia</li> </ul>
Estensione	753 Ha

POLO DI GALDO DI LAURIA	
Porti di riferimento	Taranto
Snodi logistici	- Autoparco di Galdo di Lauria
Principali arterie di comunicazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>- E45 – A2</li> <li>- S.S. 19</li> <li>- S.S. 557</li> <li>- E90 - S.S. 106</li> </ul>
Aree produttive	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Area Industriale di Galdo di Lauria</li> <li>- Area ASI di Viggiano</li> <li>- Area ASI di Senise</li> </ul>
Settori di riferimento	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Logistica e Trasporti</li> <li>- Agroalimentare</li> <li>- Servizi</li> </ul>
Estensione	113 Ha

La identificazione delle aree territoriali sulle quali costruire una proposta di istituzione di ZES comporta la necessità di definire le attività di impresa influenzate e le relative aree di specializzazione interessate.

Con riferimento al porto di Taranto è evidente che la presenza di una connessione ferroviaria con l'area di **Ferrandina** pone le premesse per far convergere, su una piattaforma logistica allocata in tale area industriale, le capacità produttive del sistema territoriale anche al fine di conseguire quell'effetto di scala che in assenza renderebbe più vantaggioso il trasporto su gomma. Pertanto, considerando che nei cinque agglomerati del Consorzio per lo sviluppo industriale di Matera – Valle del Basento (Ferrandina e Pisticci), La Martella, Iesce, Irsina e Policoro opera un apparato di produzione manifatturiera rilevante con imprese anche di grandi dimensioni, è opportuno considerare che siano esse ad avvalersi delle condizioni logistiche e delle agevolazioni connesse alla ZES. I settori in cui tali soggetti imprenditoriali sono attivi sono numerosi: dalla chimica alle materie plastiche, dai salotti in pelle alla loro componentistica, dalla meccanica all'agroalimentare, dall'ecologia ai materiali per l'edilizia.

La costruzione di un Centro Intermodale efficiente su Ferrandina potrebbe interessare diverse aziende dell'area murgiana, a ridosso con i confini regionali, molte delle quali *export oriented*, che potrebbero trovare vantaggioso intradare in quel contesto i propri prodotti con effetto positivo sulla determinazione di economie di scala.





Inoltre, sul versante jonico-adriatico e grazie alla piattaforma di Ferrandina, possono convergere anche le imprese insediate nelle aree di **Melfi** e di Vitalba, nella quale oltre alle produzioni del settore automotive e della meccanica in generale è significativa la presenza di rilevanti imprese operanti nel settore agroalimentare. Prima dell'insediamento della Fiat, l'agroalimentare è stato il comparto leader dell'industria locale, cresciuto grazie anche all'utilizzazione di quote sempre più elevate di materie prime prodotte in Basilicata, soprattutto nel settore agricolo (dalla farina alla carne suina, dai pomodori alla frutta). In tale panorama, un ruolo di primo piano è stato assolto a partire dal 1981 dagli stabilimenti della Ferrero a Balvano con i prodotti della linea Kinder Brioss, e del Gruppo Barilla, a San Nicola di Melfi con quelli della linea Mulino Bianco. Gli impianti delle due multinazionali occupano oltre 300 addetti ciascuno e producono beni destinati alla commercializzazione con i rispettivi marchi fra i più affermati sul mercato. Una presenza, quella dei due Gruppi, che si è venuta rafforzando nel corso degli anni con investimenti che le società hanno messo a punto e realizzato, avvalendosi di vari strumenti di incentivazione posti a disposizione dal Governo, investimenti che potrebbero trovare nuovo vigore grazie all'istituzione della ZES.

Similmente, sul porto di Taranto grazie alla piattaforma di Ferrandina possono convergere le imprese ubicate nella Zona Industriale e Commerciale di Tito ed in quelle delle Zone Industriali di Balvano e Baragiano, le cui produzioni spaziano dalle lavorazioni connesse al settore dell'automotive fino al settore dell'agroalimentare passando per il settore delle costruzioni. In congiunzione con la vicina area di Melfi, la zona industriale e commerciale di Tito, insieme a quelle industriali di Balvano e Baragiano, contribuirebbero a creare una importante massa critica di merci sia in entrata che in uscita che beneficerebbero dell'istituzione della ZES e soprattutto dell'intensificarsi dei legami con l'area orientale della regione e con il porto di Taranto.

Sul versante Ovest della regione, l'opportunità deriverebbe dall'autoparco di **Galdo di Lauria** che arricchirebbe l'Autostrada del Mediterraneo di utili servizi colmando così una lacuna che fino ad oggi ha contraddistinto il tratto autostradale della Salerno – Reggio di Calabria. Essa inoltre definirebbe uno spazio di attrazione per le imprese in un'area di cruciale interscambio con le regioni Campania e Calabria creando inoltre i presupposti per collegare in tempi più rapidi la dorsale tirrenica e la dorsale adriatica della rete TEN-T ed in particolar modo l'area portuale di Taranto. Non da ultimo va considerato il possibile impatto positivo che l'autoparco di Galdo di Lauria avrebbe sulla sicurezza stradale fornendo un punto di ristoro fisico per gli autotrasportatori ed i mezzi che beneficerebbero di controlli, e all'occorrenza della necessaria manutenzione.

A questi elementi già positivi di per sé, si aggiunge la possibilità di veicolare sempre verso il porto di Taranto le produzioni presenti nelle Zone Industriali di Viggiano – Grumento e Senise, che nella costituzione di una ZES unica afferirebbero al Polo Logistico di Galdo aumentandone la capacità di attrazione e la massa critica.

#### 5.1.4 Tabella di sintesi aree ZES Ionica

Si riportano di seguito le schede di sintesi relative alle aree individuate per la ZES Ionica. La descrizione di dettaglio di ciascun Polo e delle relative Aree è data nei paragrafi seguenti.

L'estensione in ettari di ciascuna area è da intendersi come **estensione massima**, in quanto sovente riferita alla superficie territoriale complessiva. Ai fini del computo della superficie della ZES farà invece conto, per ciascuna delle aree elencate nella tabella seguente, la sola **superficie fondiaria**. Gli ettari che residueranno in seguito alla purificazione





definizione delle superficie fondiarie delle aree selezionate, unitamente agli ettari residui non assegnati, saranno assegnati in fase di revisione del Piano, con modalità da definirsi.

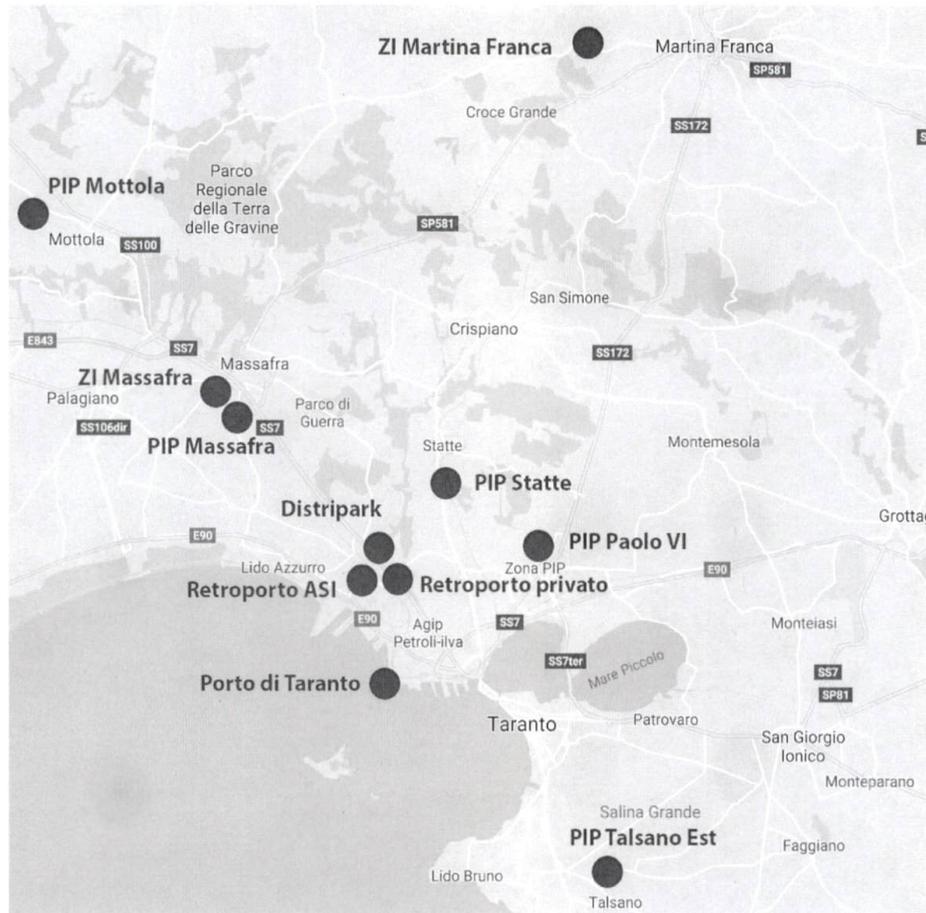
Polo/Area	Estensione in ettari
<b>Polo di Taranto</b>	<b>845,55</b>
Area portuale di Taranto	378,70
Area Distripark Taranto	63,73
Area retroportuale ASI Taranto	79,57
Area retroportuale privata Taranto	21,65
Area PIP Talsano Est Taranto	34,64
Area PIP Paolo VI Taranto	83,11
Area PIP Statte	39,16
Area Industriale (ASI, Comune) Massafra	50,30
Area PIP Massafra	20,26
Area Industriale espansione Martina Franca	20,63
Area Industriale Mottola	53,80
<b>Polo di Grottaglie</b>	<b>584,01</b>
Aeroporto di Grottaglie	12,59
Centro Intermodale di Francavilla Fontana	4,96
Area di sviluppo aeroportuale Grottaglie	173,84
Area PIP ampliamento Grottaglie	16,49
Area Industriale Monteiasi	12,33
Area PIP di Faggiano	57,27
Area Industriale San Giorgio Ionico	114,49
Area Industriale Manduria	9,55
Area PIP Francavilla Fontana	171,15
Area PIP Carosino	11,34
<b>TOTALE AREE ASSEGNATE PUGLIA</b>	<b>1.429,56</b>
<b>TOTALE AREE NON ASSEGNATE PUGLIA</b>	<b>88,85</b>
<b>TOTALE ESTENSIONE ZES PUGLIA</b>	<b>1.518,41</b>
<b>Polo di Melfi</b>	<b>195</b>
Area Industriale San Nicola di Melfi	190
Area Industriale Vitalba	5
<b>Polo di Ferrandina</b>	<b>753</b>
Area Industriale Balvano-Baragiano	7
Area Industriale Tito	86
Area Industriale Jesce-La Martella	199
Area Industriale Val Basento	450
PIP Policoro	7
Area Industriale Scanzano Ionico	4
<b>Polo di Galdo di Lauria</b>	<b>113</b>
Area Industriale Galdo di Lauria	97
Area Industriale Viggiano	9
Area Industriale Senise	7



REGIONE  
PUGLIAREGIONE  
BASILICATA

TOTALE ESTENSIONE ZES BASILICATA	1.061
TOTALE ESTENSIONE ZES INTERREGIONALE IONICA	2.579,11

## 5.2 Polo di Taranto



Il Polo di Taranto ha il suo naturale baricentro nel porto del capoluogo e aggrega aree produttive disposte su tre anelli concentrici:

- il vero e proprio retroporto, articolato in aree a diversa titolarità ma comunque contigue tra loro e al porto stesso e dunque caratterizzate da un altissimo grado di connessione fisica e funzionale con il porto stesso;
- una serie di aree produttive, a carattere industriale e artigianale (le aree PIP di Mottola, Massafra, Statte, Taranto e Talsano), disposte ad anello intorno al porto e ad esso ottimamente collegate;
- l'area di espansione della zona industriale di Martina Franca, collocata a maggiore distanza dal porto ma giudicata strategica per il suo potenziale di sviluppo, in relazione alle attività produttive ospitate in quella città.

Tra l'altro, un miglioramento dell'accessibilità ferroviaria del porto, grazie agli investimenti già programmati e in corso nell'ambito dell'Area Logistica Integrata pugliese e





consentirà un rilancio del traffico in arrivo e in partenza dal porto di Taranto e in questa ottica si giustifica l'inclusione nella ZES di aree produttive che con il porto potranno intrecciare sempre più stretti nessi funzionali, in settori quali la meccanica, l'abbigliamento, l'arredo, l'agroalimentare.



Particolare rilievo potranno in particolare assumere sviluppi nell'agroalimentare, primo settore regionale per valore delle esportazioni e secondo per crescita, grazie alla disponibilità di piattaforme del freddo e di logistica specializzata, che potranno consentire una migliore integrazione della filiera e una sua più decisa proiezione verso l'*export*.

### 5.2.1 Attività da promuovere e rafforzare

Riaffermata ancora una volta la rilevanza per l'economia tarantina, pugliese, meridionale e nazionale della grande acciaieria della Arcelor Mittal Italia SpA e delle sue filiere di attività collegate, si registrano – con riferimento prioritario alla diversificazione dell'industria manifatturiera locale e alla necessità di un suo rilancio competitivo – significative potenzialità in diversi produttivi.

Nel comparto metalmeccanico di tale grande area industriale dell'Italia meridionale, accanto alla produzione di acciaio, sono già presenti o potrebbero essere insediati o ulteriormente sviluppati altri settori manifatturieri e di servizi avanzati, legati:

- alla meccanica pesante;
- alla progettazione e costruzione di macchine utensili e di mezzi d'opera per lavorazioni in fabbriche o movimentazioni in cantieri;
- alla costruzione di mezzi di trasporto per traffici in arrivo e in partenza dal grande scalo portuale della città capoluogo;
- ad una navalmeccanica non più residuale;





- alle ricerche applicate dei poli scientifici e tecnologici già presenti nel capoluogo, da cui derivare nuove possibili attività manifatturiere;
- alle grandi potenzialità produttive esistenti nel campo delle bonifiche ambientali e della rigenerazione dell'ecosistema tarantino con l'impiego di tecnologie e *best practices* operative la cui produzione e messa a punto potrebbe essere avviata nel territorio.

Alla luce di questi indirizzi strategici finalizzati alla diversificazione settoriale dell'economia locale e alla piena eco-sostenibilità del suo sviluppo, si indicheranno possibili campi di attività produttive nei quali mobilitare risorse finanziarie ed energie imprenditoriali non solo locali, ma anche – com'è auspicabile – provenienti da altre aree dell'Italia e dall'estero.

#### 5.2.1.1 Oltre la siderurgia: diversificazione produttiva nel tarantino

Su iniziativa governativa si sono svolte nell'area di Taranto le consultazioni per definire i contenuti di un Accordo di Programma che, insieme al Contratto istituzionale di Sviluppo, deve contribuire al rilancio dell'economia locale, puntando ad una crescente eco-sostenibilità e alla diversificazione produttiva.

Il disegno perseguito dalle Istituzioni nazionali e regionali, e che dovrà trovare l'attivo (e insostituibile) supporto degli *stakeholder* del territorio, è ambizioso, perché un'area fortemente connotata sotto il profilo industriale e di assoluto rilievo nazionale ed europeo come quella del capoluogo ionico, deve ripensare il suo modello di sviluppo, anche se è bene ricordare che sin dal Piano Tekne che accompagnò nei primi anni Sessanta l'insediamento del IV Centro dell'Italsider si elaborarono linee di crescita dell'intero *hinterland* non fondate solo sull'industria siderurgica, bensì multisettoriali e tendenzialmente integrabili.

E lo stesso accadde in più occasioni nei decenni successivi, dalla grande “vertenza Taranto” del 1975-77 al TP 80 della Camera di Commercio all'inizio degli anni Ottanta, dall'Operazione integrata Taranto del 1987-88, sino agli studi e agli interventi varati a livello governativo poco prima della privatizzazione dell'acciaieria: l'area di Taranto, insomma, già in passato, ha visto massicci impegni collettivi per l'attuazione di programmi di diversificazione della sua economia, che apparvero allora certamente “alti” sotto il profilo dei contenuti via via proposti o realizzati.

Bisogna dunque ritentare l'avvio di un percorso di diversificazione che, tuttavia, non può in alcun modo ignorare l'esistente, sia nei comparti dell'industria di base da rendere pienamente ecosostenibili, e sia in quelli del manifatturiero leggero.

È necessario, inoltre, ripartire ancora una volta dalla consapevolezza che il capoluogo ionico – e alcuni Comuni confinanti con i loro apparati industriali – rappresentano uno dei punti di forza del manifatturiero regionale, meridionale e nazionale, collocandosi in un bacino produttivo e infrastrutturale (si pensi al ruolo del porto di Taranto) sovraregionale che, come già rilevato, abbraccia con la vicina Basilicata, la Campania centro meridionale, il Molise e l'intera Puglia.

Pertanto, una diversificazione nell'area ionica potrebbe generare effetti positivi su un territorio di grandi dimensioni. Ci si deve muovere perciò, a livello propositivo, con attenzione alle esigenze di un sistema manifatturiero di ampiezza rilevante, ma anche con cautela per evitare il rischio sempre incombente che – con alcune proposte di crescita ritenute radicalmente “alternative” a quanto oggi in esercizio – si finisca con lo scardinare un perno dell'industria meridionale e nazionale.





Ci si sofferma, in particolare, sull'industria meccanica ed impiantistica che costituisce il nerbo delle imprese insediate nel territorio. Alcune imprese meccaniche, impiantistiche, elettromeccaniche e di servizi ecologici di medie dimensioni tarantine e della provincia hanno già avviato, sia pure in parte, una diversificazione non solo in Italia ma anche all'estero di committenza ed anche di beni e servizi offerti al mercato.

L'apparato manifatturiero locale, come quello di tutta l'Italia, è atteso dalle sfide raccolte nel concetto di Industria 4.0 che sta impegnando ormai da tempo e in misura crescente in Europa e in Italia aziende, imprenditori, *manager*, tecnici, ricercatori, centri tecnologici.

In tale direzione, anche in Puglia bisogna ancora fare molti passi in avanti e un contributo decisivo dovrà arrivare dalle Università, dal Politecnico e da altri Centri di ricerca, come il Polo scientifico e tecnologico Magna Grecia a Taranto, il CETMA di Brindisi e gli Istituti del CNR di Bari.

Dopo un'ampia attività posta in essere dal Governo nazionale, prima con il commissariamento straordinario dell'Ilva Spa e, successivamente con l'acquisizione dello stabilimento tarantino da parte di uno dei più qualificati produttori nel panorama siderurgico europeo, e visto il programma di sviluppo presentato dal nuovo proprietario, le innovazioni tecnologiche di processo e gli interventi di ambientalizzazione previsti all'interno dello stesso, potranno divenire occasione di riqualificazione tecnica e professionale anche delle imprese locali, chiamate in logiche di mercato a partecipare agli imponenti lavori da eseguirsi.

È auspicabile che i volumi di produzione, con l'avvento del nuovo Gestore, siano portati rapidamente alla soglia di 8 milioni di tonnellate annue divise fra 6 milioni di tonnellate di ghisa (tetto fissato dal d.p.c.m. del 29 settembre 2017 per il periodo di vigenza dell'AIA) e almeno 2 milioni di tonnellate di bramme da trasferirsi da altri siti.

#### 5.2.1.2 L'impiantistica ionica

Le aziende impiantistiche del territorio più strutturate e con uffici tecnici qualificati potrebbero – qualora nella ZES si insediassero qualche grande azienda impiantistica di rilievo internazionale – aggregarsi in consorzio, o in rete o in Associazioni temporanee di imprese, attrezzarsi con personale assunto anche a tempo determinato e collaborare con il *big player* che si localizzasse, candidandosi a partecipare a lavori all'estero, chiedendo ai Dicasteri competenti (Ministero degli Esteri, Ministero dello Sviluppo Economico), all'Ice-Agenzia, alla Sace-Simest e alla Camera di Commercio Italo-Kazaka di promuoverne la presenza su mercati in grande movimento, come ad esempio Iran, Kazakistan, Azerbaijan, Marocco, Egitto, o nei piani di sviluppo di Paesi del Centro Africa ove la diplomazia italiana è impegnata a pilotare l'arrivo di investimenti europei che, avviandovi la crescita, consentano di riportare in patria loro cittadini arrivati in Europa come profughi.

Una costruzione/manutenzione avviabile in zona è quella di **carri ferroviari e container**, anche in questo caso riprendendo un progetto elaborato a suo tempo da imprese pugliesi e del Nord, ma poi rimasto inattuato, ma non per loro responsabilità.

Previa accurata indagine di mercato, si potrebbe valutare la possibilità di avviare in loco anche la costruzione di **mezzi di sollevamento** di grandi dimensioni per movimentazioni di banchina e su piazzali, vendibili anche in altri porti e in Paesi del Mediterraneo in piena espansione.

Già in passato a Taranto si sono costruiti presso l'Agis del Gruppo milanese Soimi, poi acquisito dalla ABB, sei modelli di autogrù.





L'area ionica, al servizio dell'apparato manifatturiero già esistente in città, in Comuni della provincia, ma anche nell'intero Mezzogiorno, potrebbe avviare e consolidare nel tempo un'altra specializzazione meccanica consistente nella costruzione di **macchine utensili** e di centri di lavorazione a controllo numerico, un comparto non esistente in Puglia e nelle regioni del Sud, ove si utilizzano macchine provenienti da imprese del Nord o estere.

Si potrebbero avviare tali produzioni ad opera di industrie nazionali ed estere già affermate che andrebbero stimolate ad insediarsi nella ZES, grazie ai suoi incentivi e a quelli dei PIA e dei contratti di programma della Regione Puglia e dei contratti di sviluppo di Invitalia. Tali imprese potrebbero costituire *joint-venture* con imprese locali che inizierebbero la loro collaborazione anche costruendo pezzi e componentistica per le aziende committenti maggiori che montano il bene strumentale, vendendolo all'acquirente finale.

Nell'area portuale – sullo *yard*, in attesa di bonifica, già della Belleli Off-Shore – potrebbe ripartire la costruzione di **piattaforme per estrazioni di petrolio e gas** nel Mediterraneo e altrove; già alcune aziende locali hanno costruito sullo *yard* ex Soico moduli impiegabili per tali usi.

Altro filone di possibili attività potrebbe legarsi alla presenza nell'area di Bari della BH GE Oil & Gas Nuovo Pignone che assegna abitualmente commesse di montaggio di **pompe, valvole e sistemi per l'energia** costruiti nel suo sito di Bari ad imprese distribuite in varie province pugliesi, fra cui anche qualche azienda romagnola insediata nell'area di Taranto. Tali possibili rapporti con la BHGE potrebbero configurare una **filiera dell'oil & gas** fra la multinazionale americana e qualificate aziende ioniche, che potrebbe anche affrontare i mercati esteri con consorzi fra l'impresa trainante e un *cluster* di PMI satelliti.

Un'altra filiera di attività manifatturiere avviabili nell'area potrebbe riguardare la costruzione di **impianti di dissalazione** che si renderanno sempre più necessari a livello internazionale nei prossimi anni a fronte della crescente carenza di risorse per usi potabili e irrigui – di cui invece aumenta la domanda – e che dovranno attendibilmente essere generate da impianti che dissalano acque marine, a causa di evidenti instabilità dei regimi pluviometrici.

Inoltre la presenza a Taranto della Vestas – che produce pale per macchine eoliche di grandi potenza – potrebbe rendere conveniente, negli stabilimenti locali, la costruzione di torri per i suddetti impianti di 200 metri d'altezza e destinate alle grandi centrali progettate per insediarsi nel Mare del Nord.

#### 5.2.1.3 La navalmeccanica verso una nuova frontiera

Nella navalmeccanica, il pieno rilancio dell'Arsenale – non destinato ad essere soltanto un polo di archeologia industriale – dovrebbe comportare un aumento delle **manutenzioni anche di naviglio civile**, come già è accaduto in un recente passato, regolato da uno scambio di servizi fra committenti e Marina Militare. Non è da escludersi poi il recupero per la costruzione di grandi *yacht* degli ex Cantieri navali della Franco Tosi in Mar Piccolo.

Taranto, inoltre, potrebbe ospitare un centro di *decommissioning* navale puntando su naviglio militare ma anche su quello civile, dal momento che Piombino ha rinunciato ad ospitare una struttura preposta a tale attività.

Il progetto Lamiere 2.0 – in realtà già abbozzato recentemente da più soggetti, ma tuttora fermo – potrebbe essere sbloccabile a condizione che si impegnino ad attivarlo, in collaborazione con le imprese locali interessate, l'Associazione nazionale degli armatori Confitarma – i cui associati sono interessati alle demolizioni di loro naviglio obsoleto.





grandi utilizzatori di rottame di ferro soprattutto per forni elettrici, tutti collocati al Nord – e associati in Federacciai – o all'estero.

Tali attività di demolizioni navali inoltre troverebbero un loro punto di riferimento anche nel nuovo POT - Piano Operativo Triennale 2017-2019 della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – fortemente protesa a riportare attività industriali nell'area dello scalo.

La recente sottoscrizione del protocollo d'intesa fra l'Autorità di sistema portuale e l'Agenzia Industrie Difesa per l'avvio delle operazioni propedeutiche all'allestimento di una struttura di *decommissioning* nel porto tarantino costituisce il primo passo per giungere alla realizzazione della struttura.

Al fine di accelerare la definizione di un programma di attività nella direzione prima indicata, si potrebbe sottoscrivere un protocollo d'intesa fra Autorità di Sistema Portuale, Confindustria, Confintarma e Federacciai, propedeutico anche - ove fosse necessario - alla costituzione di una società promossa dalla stessa Autorità portuale e al cui capitale potrebbero partecipare imprese locali e altri soggetti imprenditoriali esterni all'area - che acquisirebbe le commesse di demolizione coinvolgendo nella loro esecuzione le aziende tarantine.

#### 5.2.1.4 Il possibile rapporto con la FCA a Melfi

Ancora, considerando la relativa vicinanza del grande stabilimento automobilistico della FCA a S. Nicola di Melfi in Basilicata, qualche impresa (anche pugliese) già sua fornitrice potrebbe localizzare nel capoluogo ionico un centro di **stampaggio lamiere**, destinate poi all'assemblaggio nel sito lucano.

Si potrebbe anche studiare la possibilità di produrre in loco parte della **utensileria minuta** da lavoro impiegata abitualmente nelle fabbriche, così come indumenti antinfortunistici (caschi, tute ignifughe, *safety shoes*, etc.) largamente impiegate nel territorio; al riguardo, si ricorda che tali ipotesi furono avanzate sin dal 1987, quando si realizzarono gli studi per l'avvio a Taranto del CISI della SPI, finalizzato a promuovere la diversificazione del tessuto industriale locale.

Alcune delle produzioni appena richiamate, o sono state già realizzate in passato nell'area - piattaforme petrolifere, mezzi di sollevamento - o sono state ritenute possibili, sia alla luce delle preesistenze industriali esistenti nell'area, e sia dell'eventualità di impegnarvi aziende provenienti dall'esterno con le quali potrebbero allearsi in *joint-venture* imprenditori tarantini e di altri poli pugliesi.

#### 5.2.1.5 Altri comparti manifatturieri sui quali puntare

L'area della provincia di Taranto presenta anche altri segmenti manifatturieri, molti dei quali utili per conservare e rafforzare la diversificazione dell'apparato di produzione industriale e ai quali si potrebbero offrire tecnologie meccaniche e servizi di manutenzione.

Alcuni di tali settori annoverano ormai da anni aziende consolidate con presenze anche di multinazionali italiane ed estere (Eni Refining&Marketing, Heineken, Vestas, Italcementi, Teleperformance), mentre negli elettromedicali solo di recente è emersa qualche piccola società con prodotti però di altissima qualità (Li.Gi).

Industrie di imprenditori locali si segnalano invece in altri comparti, come Lerario, Nardelli ed altri produttori di capispalla a Martina Franca, il Gruppo Serveco nella chimica, nella meccatronica e nell'illuminotecnica con impianti a Laterza e Montemesola - oltre che Re





servizi ecologici – la De Carlo nel legno-mobilito, la Vibrotek nella produzione di materiale per l'edilizia. La società Calme produce cemento e carbonato di calcio nel suo impianto di Taranto.

#### 5.2.1.6 La petrolchimica

La raffineria dell'Eni Refining & Marketing occupa 450 addetti diretti ed altrettanti nelle numerose imprese molto qualificate dell'indotto che vi svolgono attività manutentive ordinarie e straordinarie. Raffinando il greggio giunto tramite oleodotto dalla Basilicata rifornisce con i suoi prodotti un vasto bacino di consumo nel Mezzogiorno, dando così occupazione ad altre decine di unità lavorative di PMI anche di servizi in un diffuso indotto di secondo e terzo livello.

Tale impianto pertanto – pur essendo di piccole dimensioni rispetto ai supersite in esercizio in Sicilia (Isab, Exxon, Ram), Sardegna (Saras) e a quelli ancor più giganteschi di Paesi del Medioriente – svolge una funzione preziosa per la tenuta economica del territorio, alimentandovi anche una ragguardevole movimentazione portuale e perciò andrà conservato nella sua capacità produttiva, pur dovendo diventare sempre più ecosostenibile con tutti gli investimenti che a tal fine si rendessero necessari. Con l'arrivo del petrolio anche dal giacimento di Tempa Rossa in Basilicata, il sito raffinerà per conto terzi (Total, Shell, Mitsui) e potrà anche aumentare la sua capacità, con alcuni ammodernamenti impiantistici.

#### 5.2.1.7 Tecnologie per bonifiche e tutela di ambiente e salute

Se l'area di Taranto deve diventare – com'è auspicio ed impegno comune di Governo, Istituzioni locali e partenariato sociale – un grande ecosistema sempre più sostenibile, allora è del tutto evidente che si aprono spazi rilevanti per possibili investimenti in attività produttive e di servizio, legate alla progettazione e produzione di sistemi, tecnologie ed apparati per il risanamento e la tutela ambientale.

A Taranto sono state inaugurate le strutture del Polo Scientifico Tecnologico Magna Grecia, una qualificata struttura al servizio di tutte le attività di ricerca applicata in materia ambientale da svolgersi soprattutto nell'area. Sempre nel capoluogo ha sede un Dipartimento territoriale dell'ARPA, l'agenzia regionale preposta alla tutela dell'ecosistema, che sarà ulteriormente potenziato nei prossimi mesi.

E' opportuno ricordare inoltre che – insieme alle strutture dei corsi di laurea in Scienze ambientali dell'Università di Bari e al Centro Interdipartimentale del Politecnico di Bari con corsi di laurea in Ingegneria dell'ambiente – nel capoluogo ionico hanno una sede anche l'Istituto per l'ambiente marino costiero del CNR e la struttura operativa del DIPAR – il Distretto produttivo regionale per l'ambiente e il riutilizzo – che associa oltre 150 imprese operanti nel vastissimo comparto delle tecnologie e dei servizi per la tutela degli ecosistemi.

Le locali strutture di formazione e di ricerca applicata sono già da tempo – e sempre più possono diventarlo nei prossimi anni – punti di riferimento per aziende del territorio, ma anche di zone diverse che volessero avviare ricerca, progettazione e costruzione di tecnologie per le bonifiche dei siti inquinati e per la tutela dell'ambiente, unite alla sperimentazione e all'applicazione di *best practices* gestionali di impianti già esistenti o di nuovi da installare: tecnologie e pratiche operative applicabili poi anche in altri contesti segnati da problematiche simili a quelle dell'area ionica.

Più in particolare si potrebbero sviluppare progettazioni e costruzioni fra gli altri di:





- gascromatografi;
- spettrofotometri;
- analizzatori elementari;
- impattatori elettrici multistadio;
- sistemi integrati di rilievi aerofotogrammetrici e termografici;
- sistemi di audiomagnetotellurica;
- sistemi UAV per rilievi videofotografici e termici;
- magnetometri subacquei;
- sistemi interferometrici *multibeam*.

Insomma, Taranto potrebbe divenire un laboratorio di rilievo internazionale di ricerca, progettazione, sperimentazione e applicazione di impianti e tecnologie d'avanguardia per il monitoraggio, la bonifica di ecosistemi e la tutela della salute.

In tale scenario pertanto andrebbero individuate tutte le convenienze possibili per nuovi investimenti promuovibili non solo da parte di società locali, ma anche di altre zone d'Italia o provenienti dall'estero nei numerosi settori legati in vario modo alla difesa dell'ambiente e della salute.

#### 5.2.1.8 L'industria dell'ospitalità e le sue filiere manifatturiere

Come sottolineato in precedenza il capoluogo ionico, il suo *hinterland* – dalla Valle d'Itria alla costa occidentale ai confini con la Basilicata – ha un potenziale di attrattività turistica più volte richiamato sulla stampa specializzata grazie alla presenza di poli museali di eccellenza (Marta, Museo Diocesano), del Castello aragonese, della Tomba dell'atleta, delle Chiese rupestri nella zona delle gravine, dei Trulli della Valle d'Itria, etc.

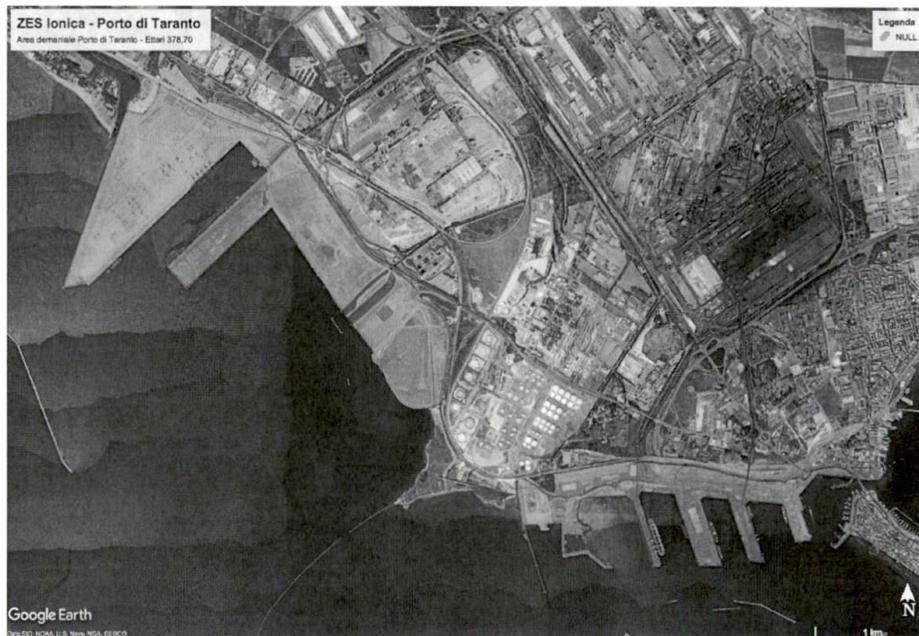
I grandi villaggi della costa occidentale della provincia – così come le strutture ricettive diffuse della Valle d'Itria – e i numerosi villaggi turistici del Metapontino utilizzano beni e servizi spesso non prodotti in loco se non in misura molto limitata. Pertanto una o più filiere di beni manifatturieri durevoli e semidurevoli che connotano il vastissimo settore dell'*hotellerie* potrebbero dar luogo a produzioni nel territorio destinate anche a soddisfare la domanda di tutte le strutture ricettive che si affacciano sul Golfo di Taranto – da Gallipoli sino a Sibari – offrendo ad esse beni sino ad oggi acquistati fuori dalle aree del loro utilizzo.

La produzione di tali materiali potrebbe costituire un fattore oltremodo significativo di diversificazione delle attività manifatturiere della provincia, collegandosi alla domanda di un territorio sovraregionale molto vasto, ricchissimo di strutture ricettive di varia tipologia (alberghi, B&B, *camping*, villaggi turistici, case vacanza), la cui crescita – ormai sostenuta da tempo in termini di arrivi e presenze – riceverà nuovi impulsi dalle rassegne di “Matera capitale europea della cultura” nel 2019.





### 5.2.2 Porto di Taranto



Centro nevralgico dell'intera ZES Ionica, il porto di Taranto resta, pur tra le difficoltà che hanno segnato gli anni passati, uno scalo strategico nell'area mediterranea, fortemente caratterizzato dalla sua vocazione industriale, legata al traffico di materie prime, semilavorati e prodotti finiti, a servizio dei settori della siderurgia, dei prodotti petroliferi, dell'energia e della gomma.

Si rappresenta, inoltre, come ai sensi dell'art. 6 comma 1, lett. m) del d.p.c.m. n. 12 del 25 gennaio 2018, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio non possiede **aree destinate ad esigenze di sicurezza portuale e di navigazione**, fatti salvi gli specchi acquei nella disponibilità della Capitaneria di Porto, della Guardia di Finanza, dei Vigili del fuoco, dei Servizi Tecnico Nautici le cui aree a terra sommano complessivi 0,1 Ha (1000 mq) circa.





### 5.2.3 Area retroportuale Distripark di Taranto



Si tratta di un'area di **ettari 63,73** prospiciente il Molo Polisettoriale del porto di Taranto, agevolmente collegata tramite le strade statali S.S. 100 c.d. Appia e S.S. 106 Ionica), oltre che prossima alla stazione ferroviaria Cagioni-Bellavista.

Attualmente l'area risulta non occupata da strutture e/o uffici e servizi.

Lo Studio di Fattibilità ex art. 14 comma 2 DPR 207/2010, redatto nel gennaio del 2012, prevede una infrastrutturazione che consta della realizzazione di un complesso di strutture edilizie e dei relativi servizi, atti ad accogliere attività di magazzinaggio e successiva lavorazione (assemblaggio, controllo qualità, ecc.) di manufatti e semilavorati.

La realizzazione del Distripark consentirebbe di facilitare l'evoluzione del porto di Taranto da porto di *transshipment ad hub* nel quale vengono innestate le strutture logistiche e di trasformazione delle merci, rendendo così possibile la creazione di filiere produttive ad alto valore aggiunto, in rafforzamento della spinta creata dall'attività di trasporto marittimo.

La presenza di un Distripark a servizio della distribuzione e della logistica, oltre che essere di supporto all'acquisizione di nuovi traffici marittimi, potrebbe così agevolare l'insediamento di imprese di produzione, trasporto, logistica e trasformazione che potranno conferire valore aggiunto alla merce in entrate/uscita dal e per il porto di Taranto.

La società Distripark Taranto s.c.a.r.l., attualmente in liquidazione, è stata a questi scopi costituita a Taranto nel 2002 tra Provincia di Taranto, Comune di Taranto, Camera di Commercio di Taranto e Autorità Portuale di Taranto. Si attende a breve la finalizzazione dell'acquisizione da parte dell'AdSP del Mar Ionio delle quote dagli altri due soci. Il Comune di Taranto ha già comunicato l'accettazione. L'AdSP, pertanto, dovrebbe restare breve socio unico Distripark s.c.a.r.l., sciogliere la società e gestire il progetto direttamente nella propria programmazione triennale delle opere.





L'acquisizione delle quote residuali del Distripark Taranto s.c.a.r.l. darebbe pertanto all'AdSP del Mar Ionio la possibilità di destinare risorse proprie o di intercettare con maggiore semplicità risorse comunitarie o nazionali. In tal senso, la soluzione più agevole e veloce potrebbe essere un *project financing* pubblico-privato per la realizzazione e gestione, anche a lotti, del progetto di cui trattasi. La possibilità di utilizzo dei poteri del Commissario Straordinario del porto di Taranto rende ipotizzabile una celere realizzazione dell'intervento.

Parte dell'area è gravata da Vincolo Ambientale in quanto rientrante nel S.I.N. (Sito di Interesse Nazionale) Taranto.

Per quanto attiene il vincolo SIN occorre evidenziare che per tutta l'area è stato redatto e validato il Piano di caratterizzazione, approvato con prescrizioni nella Conferenza di Servizi del 22.03.2010; con riferimento al vincolo PAI, il Comitato Esecutivo dell'Autorità di Bacino, in data 05.08.2011, ha approvato una nuova perimetrazione del PAI che ha ridotto la presenza sull'area Distripark e declassificato le zone come a bassa e media pericolosità idraulica risolubile, comunque, in sede di realizzazione delle opere.

Al fine della realizzazione dell'intervento l'area è stata definitivamente acquisita, previo esproprio, nell'estate nel 2006.

#### 5.2.4 Area retroportuale ASI di Taranto



Si tratta di un'area di circa **80 ettari** completamente infrastrutturata nella parte edificata (disponibilità dei servizi elettrico, di fornitura metano e acqua, di smaltimento acque reflue) e da infrastrutturare nella parte di completamento a nord, che necessita di espropri e del completamento delle urbanizzazioni stradali, fognanti, idriche e di illuminazione.





Confinante con il Molo Polisettoriale, è ottimamente collegata al porto di Taranto (circa 3 km), per mezzo della S.S. 106, è vicina alla stazione ferroviaria (circa 5 km) e risulta ben collegata (S.S.7) anche all'aeroporto di Grottaglie (da cui dista circa 30 km).

Tutte le aree sono di proprietà privata perché assegnate da ASI o acquisite dalle ditte. Il Consorzio è proprietario di tutte le infrastrutture e i servizi. La percentuale di aree libere è pari a circa il 62% della superficie totale; 11 ettari dell'area sono confinanti con il Molo Polisettoriale.

Nella zona agglomerato 106, inoltre, sono disponibili 38 ettari del Consorzio ASI per i quali occorre effettuare procedure di esproprio per pubblica utilità.

Vi sono aree ed immobili di aziende non attive quali NuovaSifi S.p.a., SIM s.r.l., SIMS s.p.a., Mitem s.p.a., Inpes Engineering.

Specializzazione settoriale delle aziende ospitate:

- Cemento/Ceramica/Pietra/Marmo/Vetro (23.51.00);
- Nautica (30.11.02);
- Commercio/Distribuzione (47.52.3);
- Chimica/Farmaceutica/Plastica/Gomma (20.30.00);
- Meccanica/Metalmecanica/Officine (25.61.00);
- Servizi pubblici/Utilities (20.11.00);
- Macchine elettriche ed elettroniche (27.12.00);
- Alimentare/Agricoltura (10.20.00)

### 5.2.5 Area retroportuale privata di Taranto





Trattasi di tre capannoni paralleli a destinazione industriale di proprietà Intesa San Paolo Provis. S.p.a., per un'area complessiva di **21,65 ettari**, localizzati alla periferia nord-ovest del comune di Taranto in località Bellavista, nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria Taranto-Bellavista, della Strada Statale n. 7 (via Appia) Bari-Taranto, della Strada Statale n. 106 (Ionica) Taranto-Reggio Calabria e del complesso industriale siderurgico Arcelor Mittal Italia SpA. Risultano quindi facilmente raggiungibili e ben collegati con la rete stradale; la zona è dotata di numerosi parcheggi ad uso pubblico. A circa 15 Km in direzione nord si trova l'autostrada A14 Adriatica. Il porto di Taranto dista circa 10 km; l'Aeroporto di Taranto dista circa 22 km; la Stazione Ferroviaria di Taranto dista circa 10 km. I tre immobili, allo stato attuale completamente liberi, presentano le medesime caratteristiche costruttive, con la parte al piano terra destinata a capannone industriale produttivo e il primo piano ad uffici. L'area esterna è costituita da un piazzale di pertinenza recintato.

La struttura portante dei capannoni è del tipo prefabbricato, il solaio di copertura è realizzato con tegoli piani prefabbricati alternati con cupolini traslucidi e/o evacuatori di fumo e calore, le pareti esterne di tamponamento sono realizzate con pannelli prefabbricati in c.a., la pavimentazione interna è del tipo industriale in cemento con finitura al quarzo. Lungo tutto il perimetro sono realizzate delle finestre nella parte superiore dei pannelli, protette da serramenti in alluminio. La scala di accesso al piano superiore è del tipo metallico con pedate in grigliato metallico.

#### 5.2.6 Area PIP Talsano Est di Taranto



L'area in questione, estesa per **34,64 ettari**, è localizzata nella periferia ad Est dell'abitato di Talsano e risulta tipizzata come "zona artigianale di sviluppo (C7)" dallo strumento urbanistico generale. Il Piano per Insediamenti Produttivi di Talsano è composto da due comparti, rispettivamente A e B, separati da una strada di penetrazione, funzionante





entrambi, che collega l'area P.I.P. mediante apposito svincolo alla S.P. 107. Il collegamento diretto con il porto è attualmente garantito dalle viabilità comunale e provinciale esistenti.

Nell'area libera da insediamenti (comparto B) sono in corso di completamento le opere di urbanizzazione (ad oggi completate al 90%) necessarie alla funzionalità del complesso edilizio produttivo, che comprendono l'impianto di fognatura, la rete di raccolta delle acque bianche, la rete idrica, del gas, della pubblica illuminazione nonché degli impianti di trattamento delle acque di prima pioggia.

Le urbanizzazioni, previste sono state realizzate a cura e spese del consorzio, a scomputo degli oneri di urbanizzazione, a totale carico dei lottizzanti, per il primo comparto (in corso di completa ultimazione) e rimangono in parte da realizzare per il secondo comparto.

L'insediamento edilizio produttivo risulta organizzato con spazi a verde attrezzato e aree a parcheggio pubblico, queste ultime previste a piazzali o individuate a nastro sulle strade che si sviluppano all'interno del medesimo piano.

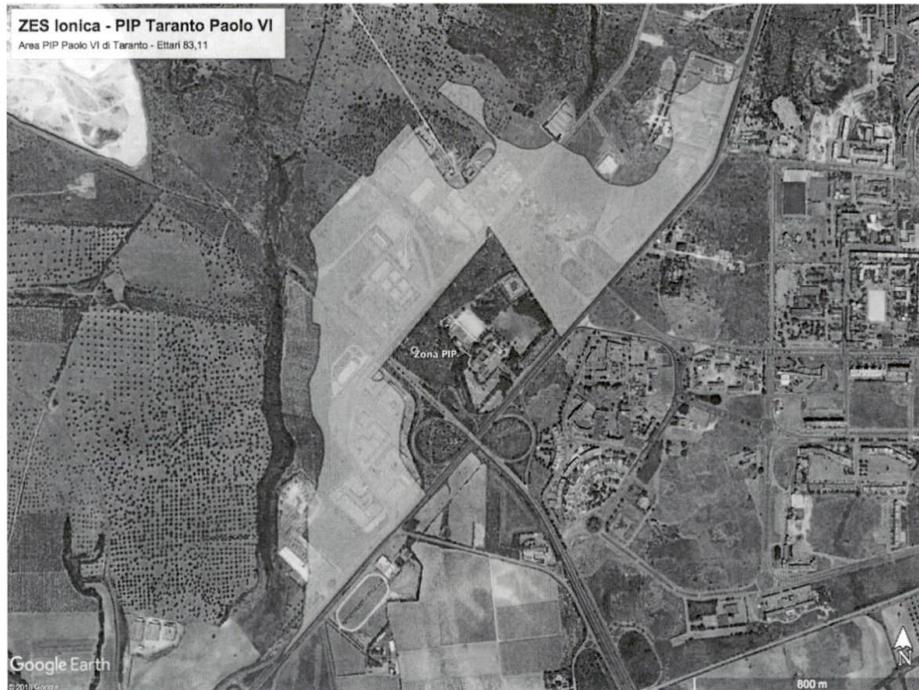
Il comparto A è stato progettato per una previsione di n. 30 lotti edificabili, di consistenza variabile, su ognuno dei quali sarà realizzato un capannone, mentre il comparto B è stato modulato per una previsione di n. 42 lotti edificabili, sempre di consistenza variabile, su ognuno dei quali, come nel caso precedente, sarà edificato un capannone. I capannoni in entrambi i due comparti sono previsti, nella maggior parte dei casi, in aderenza tra loro, in una combinazione di due corpi di fabbrica, e presentano caratteristiche dimensionali differenti, al fine di rispondere ad esigenze di attività lavorative diverse.

Il soggetto attuatore di detto strumento esecutivo, è il consorzio IMPRETAL 2000 che ha già provveduto a frazionare e rendere disponibili le aree previste sia pubbliche sia private che sono quindi già disponibili.





### 5.2.7 Area PIP Paolo VI di Taranto



Il Comune di Taranto è dotato di alcuni Piani per Insediamenti Produttivi (P.I.P.) dislocati nel territorio. L'area PIP Paolo VI rientra nel "Piano per Insediamenti Produttivi S.S. 172 per Martina Franca", approvato con deliberazione di C.C. n° 25 del 21.01.1997.

Procedendo lungo la S.S. 172 in direzione Taranto per circa 2,2 Km, imboccando lo svincolo per la Strada Statale 7 dopo circa 4,00 Km verso Est si arriva direttamente al Porto di Taranto.

L'area, estesa per **83,11 ettari**, ha titolarità in parte privata e in parte pubblica ed è parzialmente occupata da capannoni con destinazione artigianale e commerciale e da lotti vuoti da edificare, già urbanizzati.





### 5.2.8 Area PIP di Statte



Si tratta di area di circa **39 ettari** ubicata sulla strada provinciale n. 48, urbanisticamente tipizzata come "Area PIP artigianale-industriale", a titolarità pubblico/privata.

Il tempo stimato di collegamento al porto, tramite la S.P. 48 e la S.S. 7, è di 15/20 min.

Nell'area sono state già realizzate le seguenti urbanizzazioni: strade, marciapiedi, fognatura, acque pluviali, impianto di pubblica illuminazione, linea telefonica.





### 5.2.9 Area PIP di Mottola



Si tratta di un'area di **53,80 ettari**, individuata come P.I.P. nel vigente P.R.G. e collocata nei pressi dell'uscita dell'Autostrada A14, in posizione nodale tra: l'area portuale di Taranto, il collegamento autostradale A14 Bologna-Taranto, la S.S. 100, l'entroterra tarantino e lucano. Non interessata da alcun vincolo, l'area si caratterizza, sotto il profilo infrastrutturale, per la presenza di: pubblica illuminazione; fogna bianca e nera (soltanto rete di distribuzione, manca rete di distribuzione e recapito finale); rete idrica, elettrica e telefonica; viabilità. Le aree sono, inoltre, parzialmente acquisite al patrimonio comunale (i tempi di esproprio di ulteriori aree sono indicati dal D.P.R. n. 327/2001) e non si constata la presenza di opifici dismessi. L'unica procedura fallimentare in corso riguarda la ditta "De Carlo infissi" (ora DCS Group s.r.l.). Sotto il profilo merceologico, le attività già insediate e maggiormente significative operano nel settore degli infissi, della distribuzione, della distribuzione ortofrutticola, dei distillati, del tessile (cotonificio).





### 5.2.10 Area Industriale e PIP di Massafra



L'agglomerato industriale di Massafra è costituito da due differenti aree, di estensione complessiva pari a **70,56 ettari**, tra di esse contigue ed allineate lungo la direttrice della S.S. 7, che le collega al porto di Taranto:

- aree B2: "Zone produttive per attività secondarie" a titolarità privata, destinate ad edifici ed attrezzature per l'attività industriale e per quelle attività artigianali che per norma di legge non possono insediarsi nelle zone residenziali. In esse è valida la normativa del Piano Regolatore Territoriale dell'Area Industriale di Taranto.

Alcune di queste aree sono di competenza del Consorzio ASI di Taranto (fogli di mappa 63-73-76).

- aree P.I.P.: "Piano Insediamenti Produttivi" a titolarità pubblica

Dotazione infrastrutturale:

- aree B2: "Zone produttive per attività secondarie"

Le aree in questione risultano parzialmente infrastrutturate.

L'area rientrante nel consorzio ASI risulta in parte infrastrutturata (acqua, fognatura, servizio elettrico e telefonico) fatta eccezione per la fascia di rispetto a ridosso della S.S. 7 che necessita di opportune sistemazioni.

- aree P.I.P.: "Piano Insediamenti Produttivi"

Le aree in questione risultano parzialmente infrastrutturate (infrastruttura primaria).





### 5.2.11 Area Industriale di Martina Franca



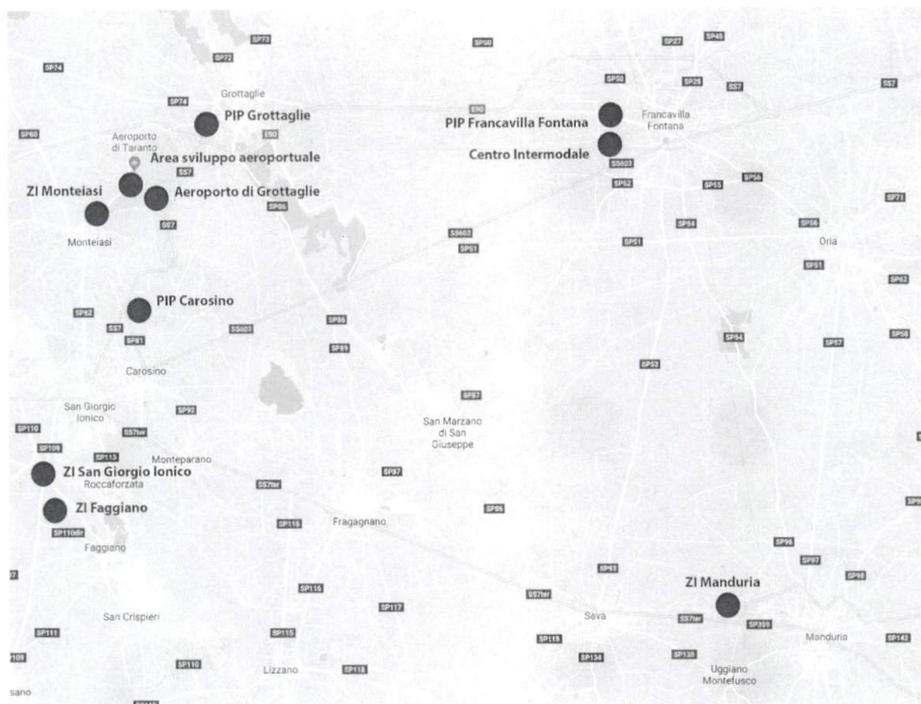
Si tratta di una porzione di territorio di estensione pari a **20,63 ettari**, di proprietà privata, priva di urbanizzazioni, già oggetto di Accordo di Programma ex L.R. 34/94 approvato con DGR 265/2002 con il quale l'area è stata oggetto di variante urbanistica, trasformandola in zona industriale, tuttora non ancora realizzata. Detta area, per le quali l'amministrazione comunale di Martina Franca intende perseguire la vocazione industriale già individuata dal precedente Accordo di Programma, risulta attualmente libera e pertanto oggetto di possibili nuove volumetrie "produttive", con possibilità di insediamento di imprese operanti nell'import-export con finalità di internazionalizzazione della produzione tramite la vicina area portuale.

L'area è collegata al porto di Taranto (da cui dista circa 35 km) attraverso la S.P. 53 e la S.S. 172.





### 5.3 Polo di Grottaglie



Questo polo si caratterizza per la presenza di una infrastruttura aeroportuale con preminente funzione cargo-logistica, proiettata verso un ruolo strategico per la crescita del sistema industriale e della ricerca del comparto aeronautico e aerospaziale, ai cui centri industriali regionali è prossimo.

L'inclusione nella ZES delle aree di sviluppo ed espansione aeroportuale è strettamente funzionale all'auspicata espansione delle attività manifatturiere e di servizio legate al settore aerospaziale, inclusa la costruzione di velivoli completi a pilotaggio remoto, e quelle dei settori dell'Information Technology e della Logistica Avanzata.

Altri cluster produttivi significativi ruotano intorno alle contigue zone industriali di Faggiano e San Giorgio Ionico, con buona disponibilità di aree libere, di Francavilla Fontana, con il suo centro di carico intermodale, e di Manduria, su cui ruotano molte attività legate al settore agroalimentare.

#### 5.3.1 Attività da promuovere e rafforzare

##### 5.3.1.1 Il settore aeronautico e aerospaziale

Lo stabilimento dell'Alenia Aermacchi della Leonardo (ex Finmeccanica) è il più grande del suo comparto realizzato in Europa nell'ultimo quindicennio. Vi si costruiscono, come si è visto in precedenza, sezioni in fibre di carbonio dell'aereo passeggeri 787 *Dreamliner* della *Boeing* e il sito – ove lavorano 1.300 persone – è stato impegnato in un forte recupero di produttività, dopo le contestazioni che il grande committente statunitense aveva mosso all'azienda e al suo *top management* per ritardi nelle consegne e difetti di qualità nei prodotti.





Una parte dell'indotto dell'impianto – che era stato coinvolto anche in attività produttive sui *barrel* – andrà rapidamente ad esaurire le commesse residue e pertanto a Brindisi – e in minor misura a Taranto – bisognerà lavorare ad un riposizionamento sul mercato di PMI prima impegnate in attività di costruzione nella fabbrica di Grottaglie.

Con l'azienda, perciò, potrebbero essere individuate altre possibili *supply chain* del sito che dovranno però essere costruite in esclusive logiche di mercato e con imprese assolutamente affidabili e preventivamente selezionate e qualificate.

L'aeroporto di Grottaglie – individuato da Regione e Adp, in concorso con il Governo ed altri Enti competenti in materia, come la più importante base europea di sperimentazione di droni e velivoli UAV – potrebbe diventare nel tempo, con la collaborazione di Università e Centri di ricerca, polo di incubazione e crescita di attività d'impresa collegate a questa sua nuova specializzazione, puntando anche alla progettazione e costruzione di aerei senza pilota che potrebbero poi essere sperimentati nel locale aeroporto.

Tale aeroscalo può diventare anche area di insediamento di un grande polo per la *decommissioning* di aerei da destinarsi alla demolizione. È un progetto già ventilato in passato, da riprendere aprendo il territorio alla partecipazione di capitali nazionali ed esteri impegnabili in un centro specializzato per le demolizioni aeronautico.

#### 5.3.1.2 L'industria agroalimentare

L'industria agroalimentare potrebbe accrescere la sua presenza sul territorio potenziando i rapporti di filiera che partano dalla disponibilità di materie prime pregiate e ne accrescano in loco i processi di trasformazione.

Alla luce della presenza di una grande base produttiva agrumicola si potrebbe ipotizzare l'insediamento di stabilimenti per la produzione di succhi di frutta, confetture e altri beni alimentari collegate all'utilizzo della materia prima.

Sarebbe anche ipotizzabile l'insediamento nel territorio di industrie produttrici di varie tipologie di macchinari per le imprese del settore – al servizio di un bacino di domanda potenziale di dimensioni sovregionali, ma anche con proiezioni nell'*export* – che potrebbero giungere anche da altre regioni e/o dall'estero. Si segnala in questo ambito la presenza del Gruppo Blasi a Manduria, operativa nel settore dei prodotti e attrezzature per le macchine agricole.

Pertanto, anche nel comparto delle industrie meccaniche per l'agroalimentare l'area orientale del tarantino potrebbe fungere da piattaforma insediativa di imprese al servizio di un mercato di dimensioni non solo sovregionali, ma anche internazionali, guardando in particolare ai Paesi del bacino nord-africano e mediorientale.

Anche il settore dell'agromeccanica merita attenzione: il Gruppo Blasi di Manduria infatti ha ormai assunto rilievo nazionale con i suoi investimenti in impianti al Nord e potrebbe arricchire ulteriormente la gamma delle sue macchine.





### 5.3.2 Aeroporto di Grottaglie



L'area inserita nella ZES è una porzione di circa **13 ettari**, di proprietà demaniale, su cui il Piano di Sviluppo Aeroportuale approvato da ENAC prevede l'insediamento di attività produttive di carattere logistico e del settore aeronautico. L'area è contigua a quella di espansione aeroportuale, di cui si dirà al paragrafo successivo, ed è collegata al porto di Taranto attraverso la Strada Statale 7 ter e la linea ferroviaria RFI BR-TA.

Del valore strategico dell'aeroporto di Grottaglie si è già detto in altra parte del Piano, significativo è l'atto dell'ENAC, che con disposizione del Direttore Generale n. 20 del 14.07.2014 determina che l'aeroporto "Marcello Arlotta di Grottaglie" è qualificato a svolgere la funzione di piattaforma logistica integrata e di attività di sviluppo, ricerca e sperimentazione di prodotti aeronautici, con l'attivazione delle procedure di gestione per l'uso flessibile dello spazio aereo. Di conseguenza è consentita l'attività di trasporto commerciale di passeggeri, compatibilmente con le attività di sperimentazione sull'aeroporto. Il "Marcello Arlotta" di Taranto-Grottaglie nel Decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201, rientra – tra l'altro – fra gli aeroporti di "carattere nazionale".

Degno di nota è anche il previsto investimento della Regione Puglia a sostegno della creazione nel sito aeroportuale della Infrastruttura di Ricerca "Airport Test Bed", coerentemente a quanto previsto dal Piano Nazionale dei Trasporti, che individua nell'aeroporto di Taranto-Grottaglie il ruolo di piattaforma logistica dell'area mediterranea per aggregare iniziative nazionali e internazionali a sostegno della ricerca, sviluppo, sperimentazione e certificazione di soluzioni in ambito aeroportuale ed aerospaziale.





### 5.3.3 Area di sviluppo aeroportuale Grottaglie

L'aeroporto di Grottaglie in base a quanto definito dal Piano attuativo dei Trasporti della Regione Puglia 2009/2013, grazie alle caratteristiche dei suoi impianti ad elevata accessibilità e al miglioramento della viabilità aeroportuale (in fase di realizzazione da parte della provincia di Taranto), è chiamato ad integrarsi nel sistema logistico-portuale dello Ionio.

Il 20.10.2009 Regione Puglia, Provincia di Taranto, i comuni di Taranto, Grottaglie, Carosino, Monteiasi e aeroporti di Puglia hanno sottoscritto un protocollo finalizzato a favorire lo sviluppo dell'Aeroporto di Grottaglie, nell'ambito della piattaforma logistica di Taranto.

Il suddetto Protocollo ha stabilito che, allo scopo di garantire lo sviluppo dell'aeroporto di Grottaglie, così come definito nel piano territoriale propedeutico al Piano di Sviluppo Aeroportuale, è necessario:

- recepire le strategie di sviluppo aeroportuali negli strumenti di programmazione e di pianificazione territoriale strategica a livello regionale, provinciale e comunale;
- armonizzare e coordinare le politiche territoriali dei vari enti interessati;
- salvaguardare le aree interessate dallo sviluppo attraverso il necessario adeguamento degli strumenti urbanistici dei relativi Comuni;
- recepire nello strumento urbanistico generale della Regione Puglia e nel Piano dei Trasporti regionale le strategie di sviluppo e le connessioni infrastrutturali necessarie a garantire l'intermodalità con il porto di Taranto.

Con delibera di Consiglio Comunale della Città di Grottaglie del 17.02.2014 si prende atto e si condivide il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Grottaglie-Taranto nell'ambito del sistema territoriale Tarantino contenuta nell'apposito elaborato tecnico Piattaforma Logistica Aeronautica Ionica progetto LOG\_IN. Tutto ciò è riportato all'interno del Piano Regionale dei Trasporti.

Ad oggi le aree sono classificate dal PRG come Zona E – Agricola ma è impegno dell'amministrazione comunale attuale, insediata nel Luglio 2016, di dare seguito al programma di sviluppo avviato col protocollo di intesa e con la delibera di C.C. e procedere per le vie brevi a sottoscrivere giusto atto di indirizzo.

Ad oggi, la totalità dei lotti ricadenti nell'area è di proprietà privata; solo una porzione, è di competenza demaniale.

Le aree sono da inserire all'interno del PRG vigente, a seguito di quanto stabilito all'interno di Protocollo d'intesa tra Regione Provincia Comuni e Aeroporti di Puglia del 20.10.2009 e alla delibera del C.C. n°9 2014.

L'estensione delle aree incluse nella perimetrazione della ZES è pari a **173,84 ettari**.





### 5.3.4 Area PIP ampliamento Grottaglie



Si tratta di un'area di proprietà pubblica di espansione dell'esistente PIP di Grottaglie, di estensione pari a **16,49 ettari**. È dotata di infrastrutture primarie e secondarie e collegamento da e verso il porto.





### 5.3.5 Area Industriale di Monteiasi



L'area industriale di Monteiasi, estesa per **12,33 ettari**, è localizzata sulla SP 80, principale arteria di collegamento che mette in comunicazione paesi quali Carosino, San Giorgio Ionico, San Marzano, Roccaforzata e Fragagnano con la Strada Statale E90 Brindisi-Taranto.

Si consideri come la SP 80 attualmente garantisce il collegamento tra la E90 e l'aeroporto di Grottaglie, principale polo logistico nell'ambito della programmazione Regionale, oltre a permettere il collegamento con lo stabilimento Alenia. Si evidenzia come, nell'ambito della Programmazione Lavori Pubblici della Provincia di Taranto, sia previsto a breve l'avvio degli interventi per l'adeguamento della SP80, i quali prevedono la realizzazione di una nuova bretella di collegamento che, a partire dall'attuale area industriale di Monteiasi, mediante la realizzazione di nuova rotonda, collegherà a nord dell'abitato l'Aeroporto con la E90.

Pertanto, la zona industriale di Monteiasi è collocata in una posizione strategica rispetto al nuovo asse di collegamento Porto/Aeroporto; posizione scelta proprio per tale motivazione già in fase di pianificazione territoriale su ampia scala, concordata con la Regione Puglia nelle diverse conferenze di servizio svolte, finalizzate all'individuazione delle nuove infrastrutture da realizzare sul territorio per il potenziamento dell'aeroporto.

Si evidenzia come, ad oggi, la SP80 costituisca l'unica viabilità di collegamento della E90 con l'aeroporto, in grado di soddisfare la movimentazione di merci anche con trasporto eccezionale. Questo in quanto l'altra viabilità di collegamento all'aeroporto con la E90, costituito dalla SP83 (Grottaglie-Monteiasi), presenta una interferenza con la linea ferroviaria Taranto-Brindisi (sottopasso ferroviario) la quale non è possibile risolvere in tempi brevi.





Secondo quanto riportato nel Piano Urbanistico Comunale, approvato con delibera di C.C. n.1 del 30.01.2017, l'area industriale di Monteiasi è suddivisa in tre "contesti industriali" così denominati:

- Contesto di nuovo impianto D3, Artigianale e Commerciale;
- Contesto Industriale consolidato D1;
- Contesto industriale di nuovo impianto D2.

Il contesto consolidato D1, dotato già di piano esecutivo di attuazione, ad oggi è completamente urbanizzato, dotato di infrastrutture e sono in esso presenti una serie di opifici in esercizio.

Diversamente invece, per i contesti D3 e D2, come previsto dall'art. 85 delle Norme Tecniche di attuazione del PUG, è già in programma da parte dell'Amministrazione la redazione del PUE per la sua attuazione.

La percentuale di superfici libera è di circa il 49% del totale.

Ad eccezione di poche particelle, l'intera area è dotata di:

- viabilità;
- rete di fognatura nera;
- rete idrica AQP;
- rete gas;
- linea telefonica.

Si evidenzia come anche i lotti liberi sono potenzialmente collegabili alle suddette reti, in quanto gli stessi confinano con la viabilità principale del contesto "consolidato".





### 5.3.6 Area PIP di Faggiano



Il comune di Faggiano è dotato di un Piano per Insediamenti Produttivi (PIP) approvato con delibera di C.C. n.74 del 3.6.1987. Le aree così come definite dal Piano di Insediamenti Produttivi sono destinate ad accogliere attività di trasformazione e conservazione di prodotti agricoli, attività industriali, produttive, artigianali e commerciali, oltre alle aree destinate ad infrastrutture e servizi secondo le prescrizioni del vigente PRG del Comune di Faggiano (approvato con delibera di G.R. n. 1120 del 06/08/2005).

La zona PIP di Faggiano è provvista di doppio collegamento con l'area portuale, ovvero:

- direttamente attraverso la SP 105 (strada con sezione di 10,5 m. adatta al traffico veicolare pesante) che collega la zona PIP di Faggiano con Taranto al tratto di SS7ter;
- indirettamente attraverso l'asse della SP 110 su cui si strutturano le aree PIP di S. Giorgio Ionico e Faggiano (con sezione maggiore di 10,5m, quindi adatta al traffico pesante) al tratto della SS7 ter tra S. Giorgio Ionico e Taranto, sebbene ad oggi, questo tratto della via Appia abbia una sezione ridotta che non si presta bene ad un traffico veicolare pesante.

L'area PIP prevede due aree: "D1 – per insediamenti industriali esistenti" e "D2 – di ampliamento per insediamenti industriali". Nella prima area lo strumento esecutivo di attuazione è stato il piano particolareggiato di iniziativa pubblica, realizzato in due lotti, mentre nell'area D2, essendo già infrastrutturata mediante le SP 105 e SP 110, oltre che dalla viabilità in adiacenza alla zona D1, lo strumento esecutivo di attuazione è la lottizzazione di iniziativa privata.

L'area PIP denominata D1 è quasi completamente lottizzata e dotata delle principali infrastrutture, solo una dozzina di lotti risultano non edificati, di cui gran parte uti-





come aree espositive e di stoccaggio merci poiché sottoposti al vincolo di alta pericolosità idraulica che ne congela la capacità edificatoria.

L'area PIP denominata D2 al momento è priva di urbanizzazioni di rete, demandate agli interventi di lottizzazione; ad oggi sono in essere due richieste di lottizzazione dell'area, di cui una di circa 7 ettari con 6 lotti, già approvata ed in procinto di attuazione, ed una seconda di 11 ettari in corso di definizione.

Tutti i lotti dell'area D1 sono dotati di viabilità, adduzione e scarico idrico e linea telefonica. Il sistema di dispersione delle acque meteoriche richiede l'adeguamento della rete, ed al momento non sono presenti la rete della fibra ottica e del gas metano, per le quali sono state inoltrate da tempo le richieste ai rispettivi gestori; in particolare si è richiesta la diramazione del tronco principale del gas metano già presente nell'adiacente area industriale di San Giorgio Ionico, che troverà attuazione nella prossima assegnazione dell'impianto di rete gas al nuovo gestore aggiudicatario, in quanto inserita nel piano di rete comunale fornito all'ATEM tarantina.

Le superfici ricomprese nella perimetrazione ZES sono pari a 38,35 per la zona D1 e a 18,92 ettari per la D2, per un totale di **57,27 ettari**.

La zona D1 è una zona PIP già urbanizzata e prevalentemente occupata, restano esclusivamente una dozzina di lotti già assegnati e non edificati poiché assoggettati ai vincoli del PAI, inoltre un lotto di proprietà comunale è di pertinenza del centro direzionale adiacente.

La zona D2, come previsto dagli strumenti urbanistici è completamente priva di urbanizzazioni, demandate alla lottizzazione di iniziativa privata. Le due lottizzazioni richieste, di 7 e 11 ettari, riguardano aree non soggette al vincolo PAI di alta pericolosità idraulica ed idrologica, posizionati lungo la SP 105 che collega l'area a Taranto e rappresentano il 20% dell'intera area D2. Si prevede che tali interventi di lottizzazione siano conclusi entro circa un anno quello già approvato di 7 ettari ed entro cinque quello in corso di definizione di 11 ettari.

Nell'area perimetrata come D1 sono presenti 3 opifici momentaneamente dismessi e dei quali però non è possibile acclarare le motivazioni di chiusura dell'attività, inoltre è presente il centro direzionale di proprietà comunale attualmente in disuso. Nell'area perimetrata come D2 al momento non sono presenti opifici ma nel giro di un anno è prevista l'attuazione di un piano di lottizzazione ad iniziativa privata con la realizzazione di opifici.





### 5.3.7 Area Industriale di San Giorgio Ionico



La zona industriale di San Giorgio Ionico, collocato subito a nord della contigua area PIP di Faggiano, risulta costituita da due diversi comprensori (1° e 2°), posizionati su arterie principali di collegamento quali la strada statale 7 e la strada provinciale n. 11 per Faggiano. L'estensione dell'area selezionata è pari a **114,49 ettari**.

La zona industriale di San Giorgio Ionico è costituita da aree private immediatamente utilizzabili, in quanto già infrastrutturate e dotate di collegamenti.

Le aree industriali-artigianali occupate da edifici e/o opifici sono utilizzate per attività meccaniche, elettromeccaniche, commerciali, di produzione e vendita arredi, produzione e vendita manufatti per edilizia, artigianali (falegnamerie, vetrerie, officine meccaniche), autoconcessionarie, macellazione carni, industriali di lavorazioni vetro-resina, cantine vitivinicole.





### 5.3.8 Area Industriale di Manduria



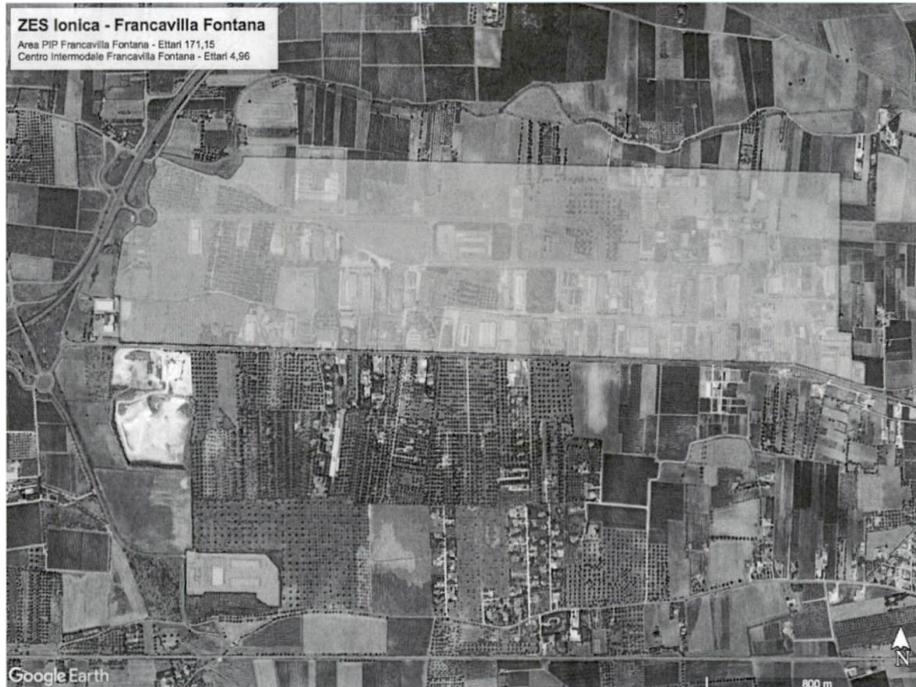
La zona candidata, di estensione pari a **9,55 ettari**, rientra nel Piano di Insediamenti Produttivi della zona artigianale ed industriale del vigente P.R.G.; il P.I.P. è stato approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 59 del 13.11.2000 e variante approvata con delibera di Consiglio Comunale n. 3 del 01.02.2008. La zona candidata è occupata da fabbricati per circa il 10% ed è caratterizzata dall'esistenza della viabilità asfaltata, rete elettrica, idrica, fognante, linea telefonica, impianto di pubblica illuminazione. Inoltre è dotata di collegamento con il porto di Taranto, che avviene tramite la strada provinciale per Francavilla Fontana, con inizio a poche centinaia di metri, che si innesta sulla strada statale 7 Appia Brindisi-Taranto.

Si segnala, inoltre, che è progettualmente prevista, in adiacenza all'area candidata, la realizzazione della strada denominata "Francavilla-Mare".





### 5.3.9 Area PIP di Francavilla Fontana



L'area PIP di Francavilla Fontana si estende per **171,15 ettari** ed è servita da rete stradale collegata alla viabilità principale, acqua potabile da AQP, rete distribuzione elettrica, rete telefonica, rete fibra ottica.

L'area risulta essere a stretto confine con la strada a scorrimento veloce S.S.7, quale strada statale a rapida interconnessione con il porto di Taranto, da cui dista km 35.

L'area si caratterizza per la presenza di un gruppo di aziende dedite al commercio all'ingrosso e al dettaglio di mobili e complementi d'arredo (con imprese che, nel complesso, generano ricavi medi delle vendite superiori a 400 mln €) e per un polo dell'agroalimentare specializzato nella produzione, lavorazione in conto proprio e terzi e la commercializzazione di prodotti del latte e suoi derivati, ivi compresi gelati, prodotti dolciari e bevande di qualunque tipo, che occupa oltre 100 dipendenti.

Significativa è, inoltre, la presenza di imprese specializzate nel confezionamento e la commercializzazione all'ingrosso di abbigliamento maschile e femminile, tessuti, biancheria e corredi e di un gruppo di imprese dedito alla costruzione di edifici, piscine e strade.

### 5.3.10 Centro Intermodale di Francavilla Fontana

Sito al confine tra la provincia di Brindisi e quella di Taranto, in agro del comune di Francavilla Fontana, risulta ricadere nella Zona "E2" Rurale del vigente P.D.F. Il sito (circa **5 ettari**) è collegato con vie di comunicazione a scorrimento veloce quale la S.S. 7 (strada statale a rapida interconnessione con la rete autostradale ed il collegamento con le stazioni marittime di Brindisi e Taranto e aeroportuali di Brindisi e della vicinissima Grottaglie) e predisposta al collegamento alla rete ferroviaria nazionale.





Qui di seguito, un quadro riepilogativo di alcune distanze:

- Strada Statale n.7 Taranto-Brindisi: km 1;
- Linea ferroviaria Taranto-Brindisi: m 300;
- Aeroporto di Grottaglie: km 10;
- Aeroporto di Brindisi: km 35;
- Porto di Brindisi: km 37;
- Porto di Taranto: km 30.

Si sono ad oggi realizzate le seguenti opere:

- opere stradali con sistemazione della viabilità interna e aree parcheggi;
- opere edili per la realizzazione di un edificio destinato agli uffici, un alloggio per il custode, una guardiola custode, centrale elettrica;
- opere prefabbricate in c.a.p. per la realizzazione delle cellule di lavorazione;
- opere per impianti tecnologici, quali idrico-fognante, elettrico, condizionamento, antincendio telefonico;
- opere prefabbricate in acciaio per la realizzazione delle celle frigo per la conservazione dei prodotti.

Mentre restano ancora da finalizzare i seguenti lavori:

- completamento sistemazione esterna;
- completamento e collaudo impianto di depurazione;
- completamento ingresso principale;
- completamento casa custode;
- completamento cellule di lavorazione;
- completamento impianto antincendio;
- completamento lavori alla palazzina uffici;
- completamento arredo;
- impianto distribuzione carburanti.

Nel Programma triennale 2007/2009 sono stati inseriti i seguenti interventi riguardanti il centro di carico intermodale ai fini dell'utilizzo del finanziamento di €4.500.000, nel frattempo concesso dal Ministero delle Infrastrutture nell'ambito degli interventi di opere pubbliche, in attuazione della legge 29 dicembre 2009 n. 376 e con il quale l'amministrazione comunale ha stipulato apposita convenzione in data 20.12.04:

- infrastruttura ferroviaria 1° lotto: € 2.500.000
- completamento infrastrutture: € 1.200.000
- acquisto attrezzature: € 800.000

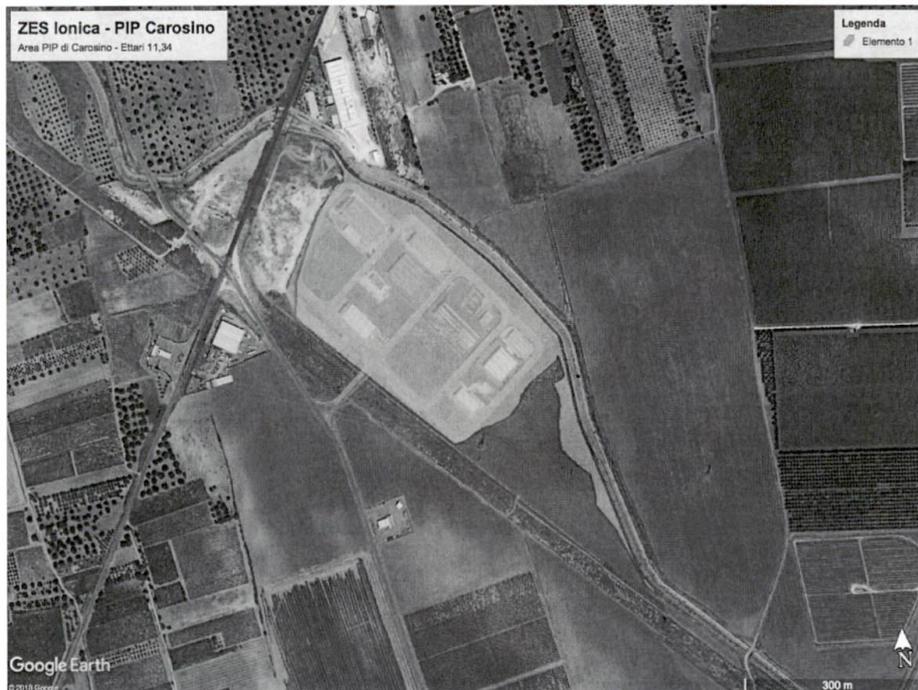
A seguito della trasmissione dei documenti richiesti per la conclusione del collaudo amministrativo dei predetti lavori, in data 10 dicembre 2007, la Commissione di Collaudo ha emesso il certificato di collaudo con il quale si attesta che i lavori non sono collaudabili per la mancanza dei requisiti minimi di funzionalità e sicurezza degli impianti, servizi ed infrastrutture.

Con verbale redatto in data 4 gennaio 2008, l'intero complesso immobiliare costituente il centro di carico intermodale, nonché i relativi impianti ed arredi, sono stati presi in consegna dal Comune di Francavilla Fontana che si è assunto l'onere della custodia.





### 5.3.11 Area PIP di Carosino



Si tratta di un'area completamente infrastrutturata, estesa per **11,34 ettari**, costituita da 27 lotti serviti da reti viarie, pubblica illuminazione, reti adduzione idrica, reti fognanti, rete telefonica. Le aziende insediate operano in settori diversi, tra cui la nautica e la metalmeccanica.

Distanze principali e strutture di collegamento:

- porto di Taranto: S.S. 7 (22 km circa); S.S. 7 ter e S.S.7 (24 km circa);
- aeroporto di Grottaglie: S.P. 81 e S.P. 83 (circa 6 km)

L'area risulta libera al 66% circa ed è così composta:

- n. 9 capannoni realizzati (di cui n. 1 capannone al rustico);
- n. 3 lotti liberi (disponibile, revoca in corso);
- n. 1 lotti liberi (disponibile per recessione);
- n. 3 lotti liberi (di cui n.1 immediatamente disponibile);
- n.1 lotti liberi (pratica al SUAP per nuovo provvedimento)
- n.1 lotti liberi (in attesa inizio lavori)

L'area è in parte pubblica ed in parte privata; 6 lotti sono in fase di riacquisizione al patrimonio comunale. Sono presenti, inoltre, n. 8 capannoni di cui n. 1 non occupato.





#### 5.4 Polo di Melfi

Nell'area industriale di Melfi, che comprende le aree ASI di San Nicola di Melfi e di Valle di Vitalba, risultano in esercizio 72 aziende, con un numero di addetti pari a 9.500 unità. In quest'area il rapporto tra numero di aziende e unità lavorative è condizionato dalla presenza dello stabilimento FCI.

Aziende presenti per tipologia di attività. Polo logistico di Melfi

Tipologia di attività	Numero aziende
Automotive	23
Servizi logistici	11
Alimentare	7
Officine meccaniche	2
Servizi	10
Altre produzioni	18
Costruzioni	1

##### 5.4.1 Attività da promuovere e rafforzare

La specializzazione del polo di Melfi nel settore dell'**automotive** è ovviamente conseguente alla significativa presenza e agli investimenti che FIAT ha condotto nello stabilimento SATA.

Non è un caso quindi che le specializzazioni regionali siano riconducibili alle diverse unità produttive presenti nello stabilimento FIAT, in particolare a quella dello Stampaggio, della Lastratura, con nuove linee di produzione per la saldatura automatica delle scocche, nuovi robot e ampliamento della sala Metrologica (misurazione delle geometrie della scocca); della Verniciatura in cui saranno inserite soluzioni tecnologiche per il miglioramento dell'ergonomia e dell'ambiente di lavoro, di Montaggio.

La presenza di FIAT ha inoltre consentito una specializzazione regionale sulle tematiche relative alla World Class Manufacturing (WCM), la gestione logistica, la fabbrica intelligente, la gestione e il monitoraggio reti di imprese, l'indotto produttivo, il supply chain management.

Nell'area industriale di Melfi sono, altresì, localizzate alcune decine di aziende produttrici per il settore automotive, principalmente piccole imprese locali, fornitrici di secondo o terzo livello, con portafogli clienti diversificati e un minore rapporto di dipendenza dalle commesse di FIAT le cui principali specializzazioni sono: la meccanica di precisione, la saldatura laser, la produzione di nastri trasportatori e parti meccaniche, il cablaggio materiali elettrici altamente innovative e competitive sui mercati internazionali.

Pertanto partendo dal settore automobilistico, le politiche industriali dell'area prevedono l'indirizzamento dei temi e dei contenuti di eccellenza, non solo sul rafforzamento e la specializzazione dell'indotto automobilistico ma anche su attività trasversali, la diversificazione dei settori produttivi tali da poter essere facilmente trasferiti coinvolgendo nel processo di innovazione gli altri settori produttivi presenti nell'area, oltre che l'indotto direttamente collegato a FIAT. L'obiettivo è di promuovere nell'area ZEP





diversificazione produttiva dell'indotto, soprattutto quello di secondo livello, migliorando la competitività delle imprese coinvolte puntando sulla specializzazione produttiva, senza trascurare però gli altri settori produttivi rilevanti dell'area quali in primis quelli dell'**agroindustria** e della **meccanica di precisione**.

In questo contesto vanno sicuramente aggiunte tutte le specializzazioni regionali trasversali collegate che coinvolgono gli organismi di ricerca presenti sul territorio (Università di Basilicata, ENEA, CNR, centro di ricerca campus manufacturing FCA), che si articolano sulle tematiche legate all'ottimizzazione produttiva, alla logistica, alla supply chain, ai sistemi di propulsione ad alta efficienza e basse emissioni, alle metodologie avanzate di combustione, al recupero energetico e alla riduzione di inquinanti dovuti alle emissioni dei gas di scarico, alla robotica e alla meccatronica e che rappresentano un alto valor aggiunto per l'attrazione degli investimenti della area ZES.

#### 5.4.2 Area ASI di San Nicola di Melfi



L'area industriale di Melfi a nord della Basilicata, comprensiva dell'area occupata dalla SATA, si estende per circa 900 ha di cui circa 578 ha infrastrutturati. Di questi circa 469 ha risultano già impegnati ed oltre 103 ha ancora disponibili. Nell'area Zes rientrano **180 ha**.

L'area consortile è allineata sulla direttrice Est-Ovest ed è prossima al confine tra Puglia e Basilicata demarcato dal fiume Ofanto. L'accessibilità è garantita a Nord dalla SP48 e a Sud dalla SS655 e raggiunge l'autostrada A16 al bivio di Candela sulla SS655 a circa 20km.

Nell'area industriale di Melfi, la forte presenza dell'industria dell'auto, che assorbe l'83% del totale degli addetti dell'area, prevale su altri settori, quali quello dell'agroindustriale (con la presenza dello Stabilimento Barilla) e quello della trasformazione dei metalli, che comunque raggiungono, in quell'area, dimensioni comunque significative, anche in rapporto alle altre localizzazioni, sfiorando ciascuno i 500 addetti.

La superficie infrastrutturata è suddivisa in circa 124 lotti di cui l'83,8% impegnato dal settore manifatturiero.





**AREA INDUSTRIALE DI SAN NICOLA DI MELFI**

La situazione insediativa dell'area industriale di San Nicola di Melfi

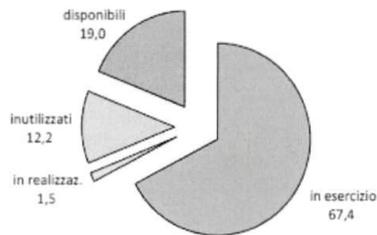
	superf. (mq)	numero lotti
area infrastrutturata	5.784.980	124
di cui:		
- impegnata	4.688.593	92
- disponibile	1.096.387	32



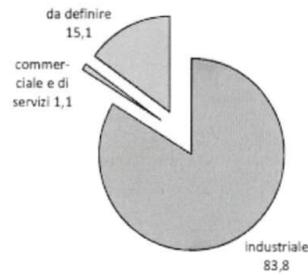
legenda:  
 lotti impegnati  
 lotti disponibili

**AREA INDUSTRIALE DI SAN NICOLA DI MELFI**

Ripartizione della superficie infrastrutturata per tipologia dei lotti (%)



Ripartizione della superficie infrastrutturata per destinazione d'uso dei lotti (%)



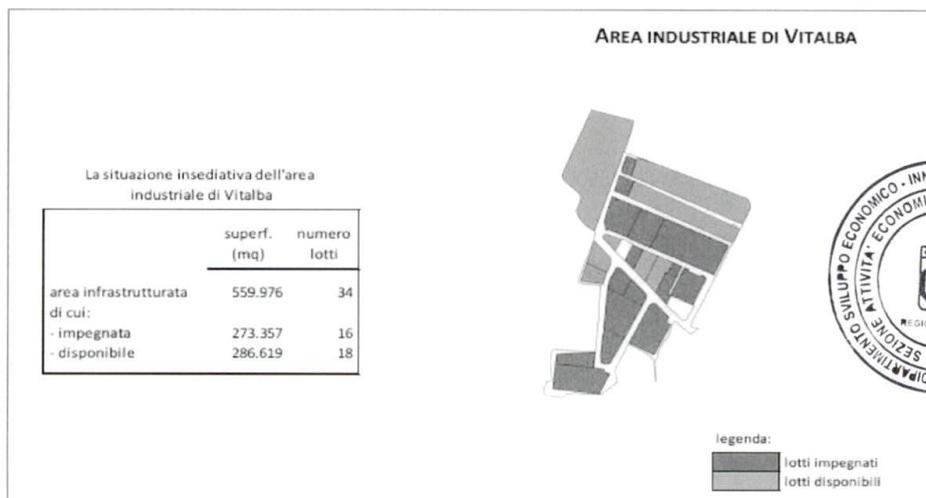


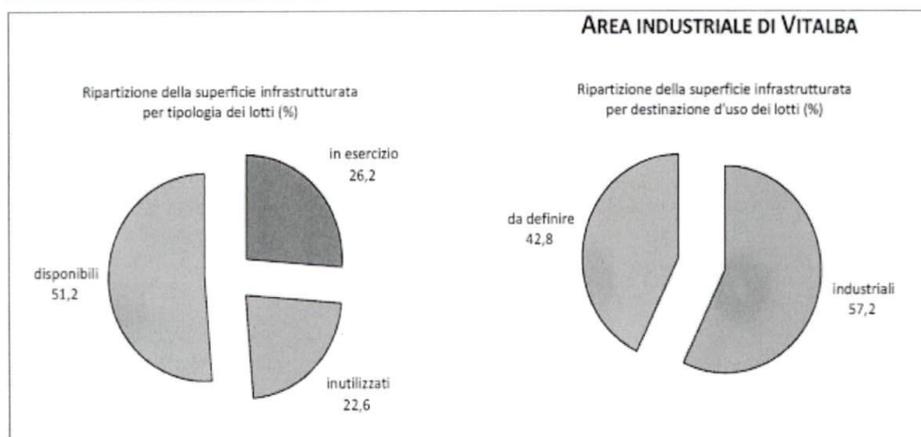
5.4.3 Area ASI Valle di Vitalba



L'area industriale di Vitalba situata a Nord-Nord-Est della Basilicata dista circa 30 Km dall'area industriale ASI di Melfi ed è ad essa collegata per il tramite della strada SS 381 e dalla SP 219.

L'area gestita dal Consorzio industriale di Potenza si estende per una superficie di circa 180 ha di cui 55 ha risultano infrastrutturati e di questi circa 27 ha risultano ad oggi impegnati. Sono circa 5 gli ettari rientranti in area ZES. Gli insediamenti produttivi (si registrano circa 30 attività) si concentrano pressoché in due comparti soltanto – l'industria della trasformazione dei metalli e l'industria meccanica – che insieme assorbono quasi l'80% dell'intera occupazione dell'area.





### 5.5 Polo di Ferrandina

Il Polo di Ferrandina comprende le seguenti aree:

- Aree ASI di Balvano e Baragiano
- Area ASI di Tito
- Aree ASI di Jesce, La Martella e Venusio (Matera)
- Area ASI di Val Basento (Ferrandina e Pisticci)
- Area PIP di Policoro
- Area Industriale di Scanzano Jonico



L'area ha 154 aziende insediate, con un numero di addetti pari a 6.260 unità. Ulteriori 2 aziende sono in fase di insediamento (una nel settore rifiuti e altra nella produzione di saponi), con una previsione di occupazione aggiuntiva pari a 15 unità.

Aziende presenti per tipologia di attività. Polo logistico di Ferrandina

Tipologia di attività	Numero aziende
Trasporti e servizi logistici	9
Servizi Ambientali ed altro	1
Attività tecniche e servizi di utilities	1
Produzione di energia e Estrazione minerali	3
Servizi (mensa, lavaggio, albergo)	3
Carpenteria metallica	8
Chimica	20
Produzione imballaggi	2
Montaggi e attrezzature industriali	2
Edilizia e costruzioni	9
Officine meccanica ed elettromeccanica	7



Automotive e vagoni ferroviari	6
Agroalimentare	20
Produzione mobili, serramenti e vetrerie	30
Altre produzioni	14
Call Center	1
Commercio	2
Elettronica	2

### 5.5.1 Attività da promuovere e rafforzare

L'articolazione settoriale delle attività produttive insediate nelle aree industriali ricomprese nel Polo logistico di Ferrandina è abbastanza diversificata. Un primo elemento distintivo è rappresentato dal grado di diversificazione/specializzazione settoriale di ciascuna area, che può essere valutato attraverso il "peso", in termini di addetti, che assumono i principali comparti produttivi presenti. Nello specifico le aree presentano una struttura produttiva dove nessun settore detiene una quota di addetti superiore al 30%. In particolare, Tito e La Martella evidenziano un maggior addensamento di addetti nell'industria meccanica, la Val Basento nella chimica e nell'industria della trasformazione dei metalli e le aree PIP di Policoro e Scanzano nel settore agroindustriale. I settori principali di specializzazione nelle diverse aree del polo logistico possono essere classificati:

- **bioeconomia (agrifood e chimica verde)** nelle aree ASI della Val Basento per il settore della chimica verde e nelle Aree ASI di Balvano-Baragiano e Scanzano e nell'area PAIP di Policoro per il settore dell'industria agroalimentare;
- **industria culturale e creativa** comprendente anche la filiera del **mobile imbottito e aerospazio** nelle Aree ASI di Jesce, La Martella e Venusio (Matera);
- **meccanica, aerospazio e trasformazione dei metalli** nell'area industriale di Tito.

Il settore primario e agroalimentare rappresenta, indubbiamente, una risorsa fondamentale per l'economia lucana, di cui non sono state sviluppate a pieno le potenzialità. Avendo a disposizione importanti realtà attive nel settore della chimica (area industriale della Val Basento) e un rilevante e ben posizionato nucleo di centri di ricerca legati alla filiera agroindustriale, uno degli obiettivi che si intende perseguire nel polo logistico di Ferrandina è lo sviluppo dell'area di specializzazione della **Bioeconomia**, secondo una declinazione che comprende sia il rafforzamento della filiera produttiva dell'**agrifood** e dell'**industria alimentare** (area industriale di Balvano con la presenza della Ferrero, dell'Area PIP di Policoro con la presenza della Jonico Juice e dell'area industriale di Scanzano) nonché lo sviluppo del settore della **Chimica verde** (area Val Basento) attraverso la valorizzazione del molteplici e versatile utilizzo dei sottoprodotti e degli scarti della filiera agroalimentare e agroforestale.

Con riferimento alla bioeconomia, partendo dagli investimenti in ricerca e innovazione promossi dalla Regione per la costituzione degli cluster regionali della S3, il cofinanziamento di progetti di ricerca complessa, il potenziamento delle infrastrutture di





ricerca, evidenziando la presenza di grandi player pubblici di ricerca quali Enea, CNR, Università degli Studi della Basilicata, uno degli obiettivi prefissati è quello di promuovere il rilancio dell'area industriale Val Basendo puntando sulle bioraffinerie di III generazione per la produzione, ad esempio, di biogomme e bioplastiche che consentono una forte integrazione con il settore agricolo e della trasformazione, settore nel quale saranno rafforzate le coltivazioni industriali incoraggiando così lo sviluppo delle bioindustrie il rilancio della chimica sotto il segno della sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

In Basilicata negli ultimi dieci anni, anche grazie al traino di Matera Capitale della Cultura 2019 sono state realizzate diverse iniziative per stimolare la nascita e la crescita di imprenditoria di tipo culturale e creativa; ad oggi, rappresenta uno dei settori di punta per rilanciare le Aree ASI di Matera.

Tutte queste azioni messe in campo hanno consentito di ottenere un buon posizionamento nella graduatoria per incidenza del valore aggiunto del sistema produttivo culturale e creativo sul totale dell'economia regionale. I principali assets regionali sono relativi a: industria del turismo, industria creativa e design. L'obiettivo è quello di promuovere, nelle aree Zes di Matera insediamenti produttivi che investano nello sviluppo delle traiettorie tecnologiche individuate per l'area di specializzazione **industria culturale e creativa** nella S3 regionale per rendere competitivo, innovativo e internazionalizzabile il settore, di cui si evidenziano a titolo esemplificativo i seguenti segmenti produttivi:

- ICT per l'acquisizione, la fruizione, il recupero, la catalogazione, la divulgazione e la condivisione di beni, anche attraverso ambienti virtuali interattivi;
- tecnologie GIS-Cloud e sistemi Open Data per la gestione integrata, la condivisione e la comunicazione del patrimonio culturale su base geografica;
- dispositivi elettronici e di "remote sensing", tecnologie di telerilevamento satellitari e tecniche elettromagnetiche non invasive per il monitoraggio di fenomeni di degrado e di dissesto di monumenti;
- tecnologie legate alla fruizione, valorizzazione e comunicazione digitale del territorio della Basilicata e dei suoi beni culturali materiali, immateriali e ambientali;
- attivazione di processi di innovazione sociale, non tecnologica, che stimolino l'autoimprenditorialità nei settori del turismo e della fruizione dei beni culturali materiali, immateriali e ambientali.

Nell'ambito della promozione della filiera dell'industria creativa e del design una notazione particolare merita l'obiettivo di "**rilancio del settore del mobile imbottito**" che si sviluppa tra Basilicata (Matera, Pisticci, Montescaglioso, Ferrandina) e Puglia (Altamura, in Colle, Gravina in Puglia, Cassano delle Murge, Laterza e Venosa) che, nei passati decenni, ha costituito un elemento distintivo della produzione di qualità della Basilicata, frutto di un processo produttivo "labour intensive", di impiego di materiali di alta qualità e un notevole impegno nel design e che rappresenta il settore di punta dell'area ASI di Jesce. Il settore vive da diversi anni una situazione di crisi; tuttavia i segnali più recenti indicano una inversione di tendenza e performance incoraggianti in chiave di rilancio grazie anche all'utilizzo di materiali innovativi e all'applicazione allo sviluppo delle traiettorie tecnologiche





### 5.5.2 Area ASI di Balvano e Baragiano



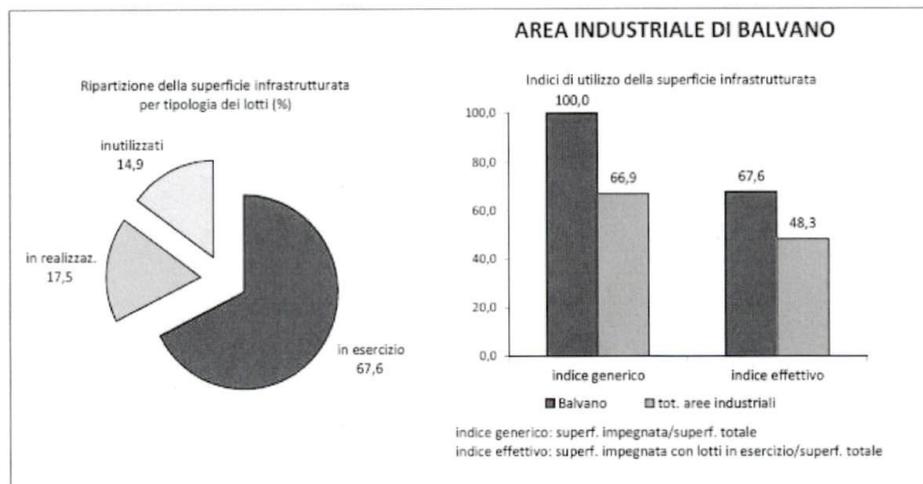
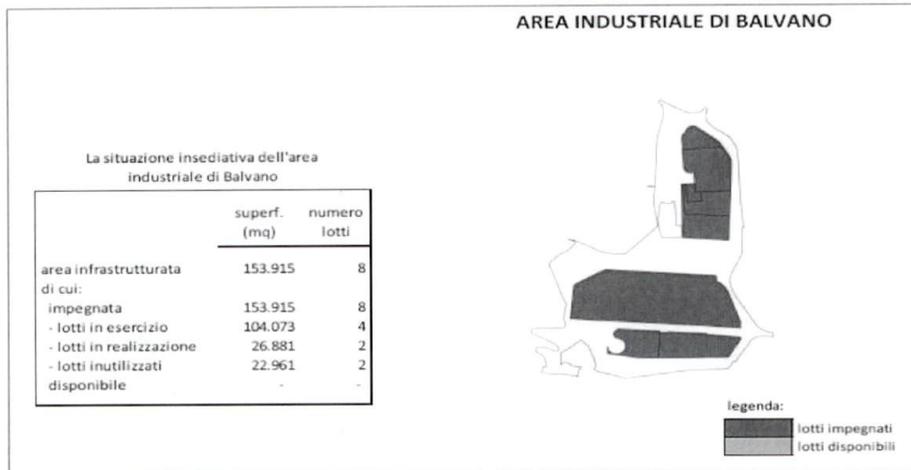
Le aree industriali di Balvano e Baragiano ubicate a Nord Ovest della Basilicata e confinanti con la regione Campania si estendono per una superficie complessiva di circa 62 ha, di cui 16 ha perimetrano l'area industriale di Balvano e 46 ha l'area di Baragiano. In area ZES ricadono rispettivamente **2,5 ha** della area industriale di Balvano e **4,5 ha** dell'Area industriale di Baragiano (che ospita all'incirca 15 aziende operanti in settori tra loro variegati: agroindustria, lavorazione del legno, industria delle bevande, trattamenti dei rifiuti, meccanica, altro).

Il collegamento più importante dell'area è garantito dalla SP 51 che si innesta direttamente sulla Basentana nonché il collegamento ferroviario Potenza-Salerno.





L'area ASI di Balvano, infrastrutturata per circa 15 ha, suddivisa in circa 8 lotti, di cui 3 in esercizio, risulta un'area pressoché mono-impresa con il 98% di addetti occupati in un'azienda dell'industria alimentare (la FERRERO spa).





### 5.5.3 Area ASI di Tito

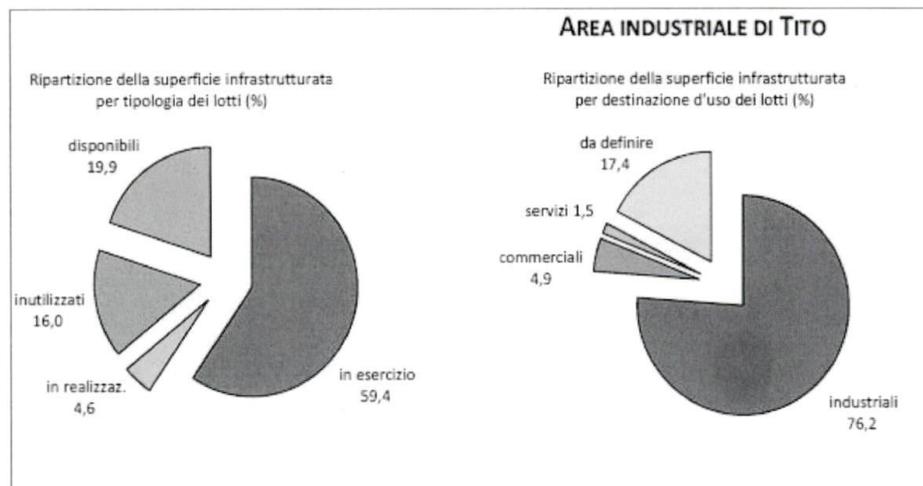
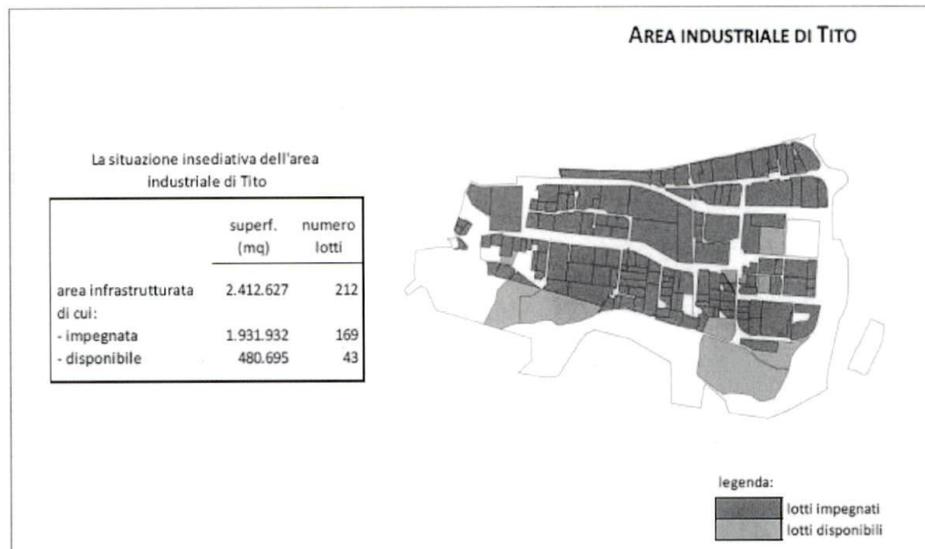


L'area della zona industriale di Tito si sviluppa per circa 416 di cui **86 ha** rientranti in area ZES ha su una superficie pianeggiante allungata in direzione Est-Ovest che ricade nella parte alta del bacino del fiume Basento. Alla base della valle scorre il Fosso della Mattina, che nella zona industriale prende il nome di Torrente Tora fino alla confluenza con il Basento. In occasione della realizzazione della zona industriale di Tito, il torrente Tora e i fossi affluenti sono stati deviati e regimati in canali artificiali rivestiti in cls.

L'area infrastrutturata si estende per circa 241 ha, suddivisa in circa 212 lotti di cui risultano impegnati all'incirca un 160-170.

L'area di Tito, già avviata nelle prime fasi dell'orientamento verso l'industrializzazione delle politiche della Cassa per il Mezzogiorno sul finire degli anni '50, aveva registrato un forte impulso –insieme con le altre aree individuate dalla legge per la ricostruzione post-terremoto- a seguito dell'operatività della legge 219 e dei consistenti contributi erogati. Le iniziative avviate in quel periodo si sono aggiunte a quelle già esistenti e facenti capo al consorzio per lo sviluppo dell'area industriale di Potenza. Ad oggi risultano in esercizio all'incirca 110 imprese con una struttura produttiva settoriale variegata ma con una specializzazione spiccata nel campo della meccanica e della lavorazione dei metalli e a seguire quello dei trasporti.





#### 5.5.4 Aree ASI di Jesce, La Martella e Venusio (Matera)

Le aree industriali di Jesce, Venusio e La Martella situate rispettivamente a nord est e ovest di Matera interessano complessivamente una superficie di 700 ha di cui circa 500 infrastrutturati suddivisi complessivamente in circa 400 lotti. Le aree sono collegate per il tramite della SS 99 Matera-Altamura, della Basentana E847 e della Jonica SS 106.





L'area industriale di Jesce è situata a cavallo tra le province di Matera e Bari, al limite di confine dei territori dei comuni di Matera, Altamura (Ba) e Santeramo in Colle (Ba). L'agglomerato di Jesce rappresenta il polo più orientale degli insediamenti produttivi presenti nella provincia di Matera. Nella zona industriale operano all'incirca 25 aziende manifatturiere principalmente nel settore del design e del mobile imbottito oltre che imprese del settore ferroviario. Nelle vicinanze dell'area è insediato inoltre il centro di geodesia spaziale, gestito dall'Agenzia Spaziale Italiana e da Telespazio. Si tratta di uno dei più importanti presidi scientifici internazionali che ha dato vita sul territorio ad un distretto tecnologico che comprende il Cnr di Tito Scalo, in provincia di Potenza, e include decine di piccole e medie imprese locali operanti in un indotto che garantisce occupazione e professionalità in un settore produttivo ad alta specializzazione. L'area si estende per circa 210 ha di cui circa 80 ha risultano infrastrutturati e suddivisi in circa 40 lotti gestiti dal Consorzio industriale di Matera. La superficie dell'area ZES è di **83 ha**.

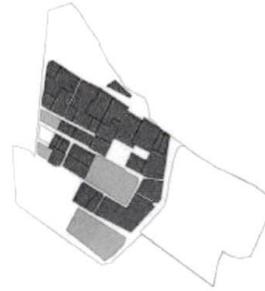




**AREA INDUSTRIALE DI JESCE**

La situazione insediativa dell'area industriale di Jesce

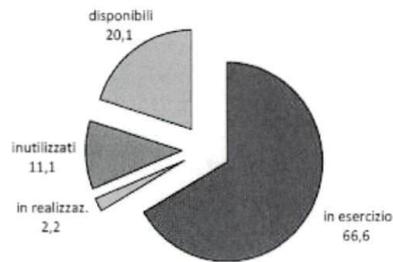
	superf. (mq)	numero lotti
area infrastrutturata	769.858	39
di cui:		
- impegnata	614.959	31
- disponibile	154.899	8



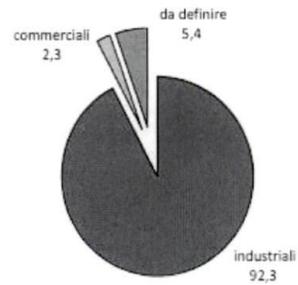
legenda:  
 lotti impegnati  
 lotti disponibili

**AREA INDUSTRIALE DI JESCE**

Ripartizione della superficie infrastrutturata per tipologia dei lotti (%)



Ripartizione della superficie infrastrutturata per destinazione d'uso dei lotti (%)



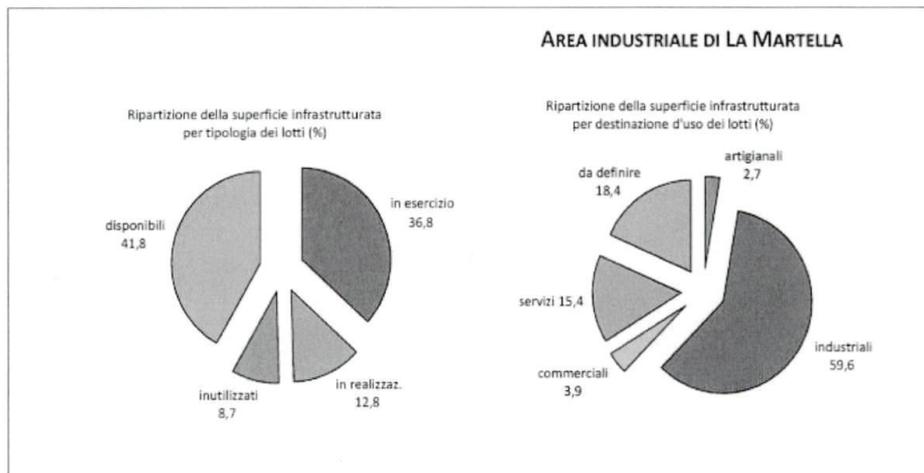
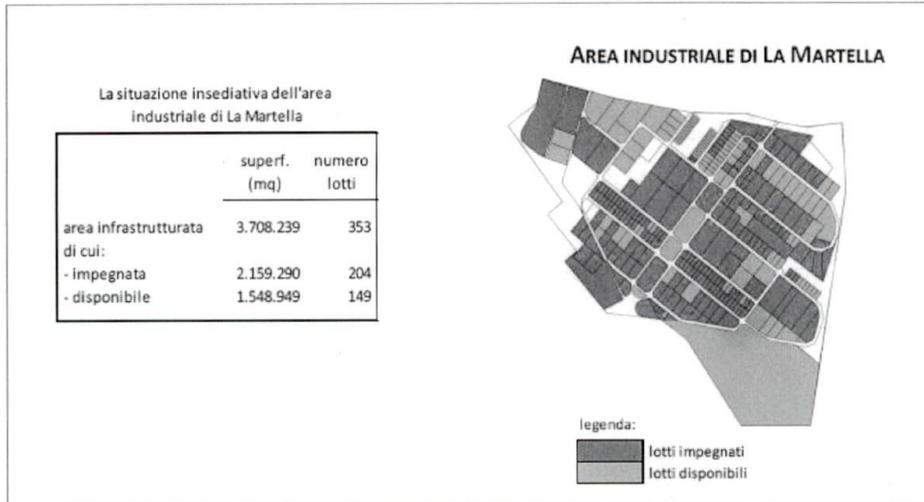


L'area industriale di La Martella sorge a circa 5 chilometri dalla città di Matera. Nell'agglomerato sono presenti all'incirca 70 aziende manifatturiere con una articolazione settoriale abbastanza variegata dove spiccano i settori della meccanica di precisione, dell'agroalimentare di qualità, del design e del mobile imbottito. Nata nei primi anni '90 l'area è tra le più moderne ed efficienti del Sud Italia ed è in forte espansione. La provincia di Matera figura stabilmente da anni in cima alle speciali classifiche redatte annualmente dagli osservatori più autorevoli del Paese.

Il territorio sta inoltre vivendo una fase di crescita nel settore del turismo e dell'industria culturale e creativa a seguito del riconoscimento di Matera a capitale europea della cultura per il 2019.

L'area si estende per circa 476 ha di cui circa 370 ha risultano infrastrutturati e suddivisi in circa 353 lotti gestiti dal Consorzio industriale di Matera. L'area ZES si estende per **111 ha**.

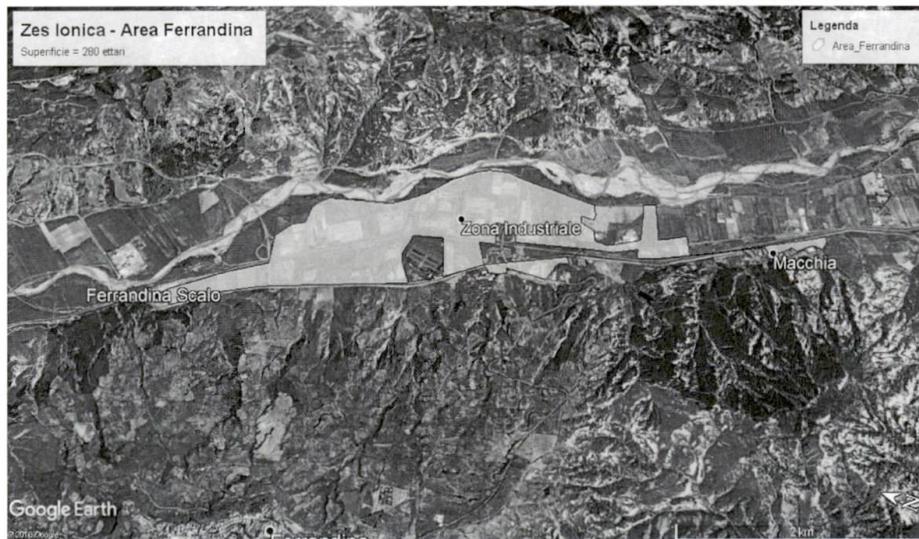






Nell'area industriale di Venusio di Matera, ubicata a Nord della città capitale della cultura 2019 ai confini con la regione Puglia con un'estensione di circa 20 ha di cui **5 ha** rientranti in area ZES. I pochi insediamenti produttivi presenti sono principalmente specializzati nella produzione dei materiali da costruzioni.

**5.5.5 Area ASI della Val Basento (Ferrandina e Pisticci)**





L'area industriale della Val Basento ricompresa principalmente nei comuni di Ferrandina e Pisticci, ubicata a Sud- Est della Regione Basilicata, è costituita dalla fascia golenale, compresa tra l'innesto del torrente Vella nel fiume Basento (a Nord), e alcune incisioni secondarie adiacenti lo scalo ferroviario di Pisticci (a Sud), e delimitata a destra e sinistra dai piedi delle colline calanchive della vallata. L'intera area occupa un segmento di vallata molto ampio, di sezione media intorno ai due chilometri, caratterizzato sotto il profilo morfologico da tre terrazze golenali sviluppantesi rispettivamente alle quote medie di 35 – 45 – 55 metri s.l.m. ed intersecate da due incisioni principali (il Vella ed il fosso Guardiola). L'area è lambita longitudinalmente da due infrastrutture principali:

- la ferrovia Napoli-Taranto, che si sviluppa leggermente decentrata ad occidente (sostanzialmente non più attiva per il trasporto passeggeri);
- la S.S. n. 407 "Basentana", che segue, ad una certa distanza, il sinuoso andamento del piede delle colline ad occidente dell'agglomerato.

Da segnalare anche l'aviosuperficie (c.d. "Pista Mattei"), collocata ai margini della seconda terrazza golenale affacciata sul Basento

Il fiume Basento lambisce, con i suoi meandri, il piede delle colline poste ad oriente dell'area.

Rappresenta l'area più vasta tra quelle gestite dal Consorzio e si estende per 4.205 ha nei territori dei comuni di Garaguso, Salandra, Ferrandina e Pisticci. Sono disponibili lotti per una superficie complessiva di 555 ha.

Ad oggi vi sono insediate industrie all'incirca una 60 di imprese di cui circa 29 nell'area di Pisticci ed circa 37 nell'area di Ferrandina, molte ad alto contenuto tecnologico e vocate al settore della chimica fine, della lavorazione delle materie plastiche e dell'energia. La presenza nel recente passato delle grandi industrie della chimica che hanno operato nell'area, ha, infatti, consentito la creazione di manodopera specializzata e di professionalità in grado di garantire un valore aggiunto per gli investimenti.

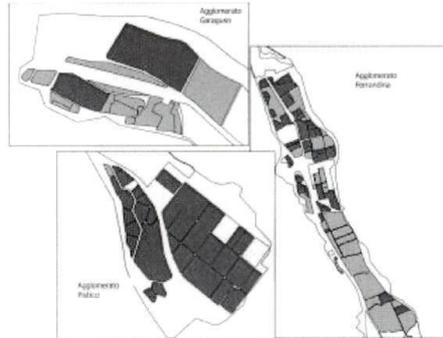




**AREA INDUSTRIALE DELLA VAL BASENTO**

La situazione insediativa dell'area industriale della Val Basento

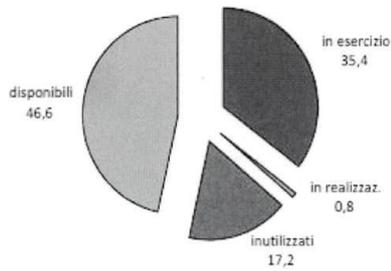
	superf. (mq)	numero lotti
area infrastrutturata	6.642.626	155
di cui:		
- impegnata	3.545.944	83
- disponibile	3.096.682	72



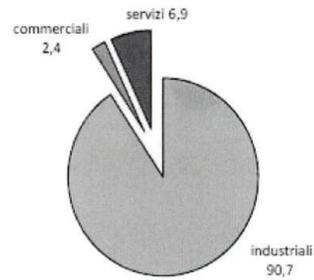
legenda:  
 lotti impegnati  
 lotti disponibili

**AREA INDUSTRIALE DELLA VAL BASENTO**

Ripartizione della superficie infrastrutturata per tipologia dei lotti (%)



Ripartizione della superficie infrastrutturata per destinazione d'uso dei lotti (%)





### 5.5.6 Area PAIP di Policoro



L'area PAIP di Policoro, gestita dal Comune, è situata lungo la fascia jonica a Sud-Est della Basilicata e si estende per una superficie di circa 20 ha di cui **7 ha** rientrano in area ZES distribuiti in lotti dislocati sul comune. Il settore produttivo prevalente dell'area è quello agroindustriale principalmente per la trasformazione delle produzioni agricole di eccellenza dell'area del metapontino che hanno attratto insediamenti produttivi come quello della azienda Jonica Juice del gruppo internazionale Pfanner per la produzione dei succhi di frutti e quello dell'impresa Arpor del gruppo Orogel per la trasformazione dei prodotti agricoli in surgelati.

### 5.5.7 Area Industriale di Scanzano Jonico





L'area industriale di Scanzano Jonico, gestita dal Comune, è situata lungo la fascia jonica a Sud-Est del Basilicata e si estende per una superficie di circa 20 ettari di cui **4 ha** rientrano in area ZES. Le imprese insediate sono circa 20 quasi quasi tutte specializzate nel settore agricolo e agroindustriale.





## 5.6 Polo di Galdo di Lauria

Il Polo di Galdo di Lauria, che comprende l'omonima area industriale e le due aree ASI di Viggiano e Senise, ha 126 aziende insediate, con un numero di addetti pari a 720 unità. La tabella seguente riporta il numero delle aziende presenti nelle aree per tipologia di attività.

Aziende presenti per tipologia di attività. Polo logistico di Galdo di Lauria

Tipologia di attività	Numero aziende
Trasporti	1
Logistica	2
Commercio	45
Costruzioni	13
Attività di servizio	21
Automazione industriale	1
Produzione serramenti	10
Agroalimentari	3
Produzione in legno	4
Produzione in plastics	1
Altre produzioni	25

### 5.6.1 Attività da promuovere e rafforzare

L'articolazione settoriale delle attività produttive insediate nelle aree industriali ricomprese nel Polo logistico di Galdo è così identificabile:

- **Industria estrattiva e delle materie plastiche** nell'Area ASI di Viggiano in Val D'agri
- **Servizi e logistica** nelle aree industriali di Senise e Galdo
- **Servizi e Agroalimentare** nell'area industriale di Senise.

Come già evidenziato nei paragrafi precedenti, rilevata la sua posizione strategica, l'area industriale di Galdo di Lauria, beneficiando degli interventi in area ZES potrebbe diventare un importante **polo logistico**, inserito nel più ampio contesto della rete logistica della Basilicata, di collegamento tra l'area portuale di Taranto e la direttrice tirrenica, incrementando i rapporti di interscambio con la zona ovest della regione.

Un **settore** importante, invece, che si intende promuovere e valorizzare nell'area ASI di Viggiano è quello **energetico** che rientra tra i cinque settori individuati nella S3 regionale. La presenza, infatti, sul territorio regionale di grandi giacimenti petroliferi, particolarmente in Val D'agri, costituisce, sicuramente, un elemento che ha caratterizzato le dinamiche imprenditoriali del settore energetico lucano. Tale elemento di contesto è divenuto forte stimolo per la valorizzazione ambientale ed imprenditoriale di forme alternative di produzione di energia e di efficientamento energetico, con l'obiettivo di rafforzare e velocizzare i processi socio-economici orientati alla decarbonizzazione dell'economia regionale e alla transizione energetica come si evidenzia con l'approvazione della





regionale n. 32 del 2018 “Decarbonizzazione e politiche regionali sui cambiamenti climatici (Basilicata Carbon Free)”.

In tale contesto, nella convinzione che finanza, ricerca e sistema industriale siano fattori che debbano interagire per dare impulso allo sviluppo di nuove ed avanzate tecnologie, in particolare nel settore energetico, in coerenza con le indicazioni della strategia europea 2030 in materia di energia, della normativa di settore nazionale e regionale, la Regione Basilicata persegue l'ambizione di promuovere, unitamente allo sviluppo del cluster energia regionale, al cofinanziamento di progetti complessi di ricerca e al potenziamento delle infrastrutture di ricerca, la realizzazione di un Distretto energetico in Val d'Agri. L'obiettivo è raggiungere livelli superiori di competitività tecnica ed economica in settori tecnologicamente avanzati quali quelli collegati alle tecnologie di conversione energetica delle biomasse e del solare, della, produzione di materiali avanzati per il settore delle energie rinnovabili e dell'efficienza energetica, intervenendo nei campi della ricerca, dell'innovazione, della crescita competitiva delle filiere produttive connesse, della formazione e valorizzazione del capitale umano. Pertanto, in ambito ZES, si intende promuovere nel polo, l'attrazione e l'insediamento di imprese specializzate nella produzione di materiali, prodotti e tecnologie innovative per il miglioramento dell'efficienza energetica e nel settore delle rinnovabili. Il risultato atteso è l'attivazione di un processo di attrazione di imprese operanti nel supporto alla generazione di energia e nella realizzazione di componentistica energetica, con un'offerta di lavoro molto significativa.

#### 5.6.2 Area Industriale di Galdo di Lauria



L'area di Galdo di Lauria è situata nel territorio Sud Occidentale della Basilicata, al confine con la Calabria.

Nell'ambito dell'analisi socio-economico bisogna considerare, oltre al Comune di Lauria, il bacino (279 kmq di superficie) costituito dai Comuni di Castelluccio Inferiore, Castelluccio Superiore e Rotonda, che per vicinanza territoriale ed interazione economica sono considerati un'unica realtà sociale. In questo bacino vanno considerati anche i limitati Comuni di Moliterno, Lagonegro, Nemoli, Trecchina e Laino Borgo. Lauria è il maggiore





più popoloso centro del versante tirrenico della Basilicata. Grazie alla posizione geografica, alle sue dimensioni territoriali, ad una lunga tradizione di commercio, imprenditoria e mano d'opera, è oggi il centro principale.

Considerando solo i 4 Comuni del bacino di riferimento, il tessuto produttivo è composto nel settore industria da 400 imprese con 1.500 occupati, nel settore commercio da 550 imprese con 1.100 occupati e nei servizi vari con 415 imprese e 1.080 occupati.

Nel territorio di riferimento sono presenti, in media, 62 imprese ogni 1.000 abitanti, ed il dato è superiore alla media dell'intera Basilicata (59%) e del resto del Meridione (54%).

Altro indicatore interessante è il tasso di nascita di nuove imprese (circa il 12%), che indica la vivacità del territorio.

La maggior parte delle aziende del territorio opera nel settore dell'agricoltura e dei servizi relativi (31%) seguito da quello delle costruzioni (23%). Si registrano interessanti iniziative nel settore dei prodotti in metallo e del legno.

Come già evidenziato, dal punto di vista dello sviluppo delle attività imprenditoriali, l'area industriale di Galdo di Lauria rappresenta il luogo di riferimento.

L'area è posta all'intersezione delle arterie viarie strategiche della parte Sud Occidentale della Basilicata, dove dall'autostrada del Mediterraneo si diramano le superstrade del Noce verso il tirreno e del Sinni verso lo Ionio.

L'area si caratterizza per la presenza di buoni collegamenti, circostanza che rappresenta oggi un'indubbia facilitazione logistica per eventuali investitori.

Una strategica valenza assume già oggi la superstrada del Sinni, che collega Galdo con la costa ionica della Basilicata, favorendo sinergie tra i produttori agricoli del territorio e quelli dell'industria agroalimentare del metapontino (Orogel). Altresì importante è il collegamento con i due porti più vicini a Galdo quali quelli di Salerno che dista 148 Km e quello di Taranto che dista 161 Km con una differenza di soli 13 Km. L'area occupa una pianura di circa 110 ha, di cui **97 ha** in area ZES, ed è nei pressi dell'uscita dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria. È dotata di un ottimo livello di infrastrutturazione, compreso la banda larga per le comunicazioni. L'attraversamento del metanodotto Episcopia-Maratea, rende disponibile una importante risorsa energetica, che unitamente ai due elettrodotti da 150 Kv che passano nelle immediate vicinanze, abbattano i costi di allacciamento.





### 5.6.3 Area ASI di Viggiano



L'area industriale di Viggiano, posta a ridosso del fondovalle dell'Agri, estesa per circa 180 ettari, è compresa nei comuni di Grumento Nova e Viggiano, ed è completa delle infrastrutture interne quali viabilità, pubblica illuminazione, depurazione consortile. Infatti le aree attrezzate cortili gestite dal consorzio industriale si estendono per circa 105 ettari suddivisi in circa 68 lotti di cui **9 ha** ricompresi in area ZES.

L'entità della risorsa petrolifera in Val D'agri ha influenzato i settori di specializzazione dell'area anche a seguito della realizzazione del centro olio più grande dell'Europa ubicato proprio nell'area industriale di Viggiano. Infatti nell'area ad oggi risultano attive all'incirca una cinquantina di imprese di cui spiccano le specializzazioni nell'industria estrattiva e delle materie plastiche seguite dai settori dell'energia e dei servizi.

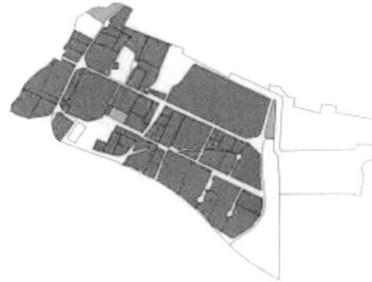




**AREA INDUSTRIALE DI VIGGIANO**

La situazione insediativa dell'area industriale di Viaggiano

	superf. (mq)	numero lotti
area infrastrutturata	1.056.795	67
di cui:		
- impegnata	1.023.175	64
- disponibile	33.620	3



legenda:

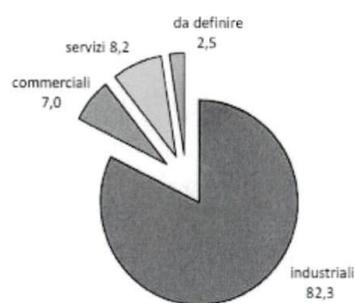
- lotti impegnati
- lotti disponibili

Ripartizione della superficie infrastrutturata per tipologia dei lotti (%)



**AREA INDUSTRIALE DI VIGGIANO**

Ripartizione della superficie infrastrutturata per destinazione d'uso dei lotti (%)

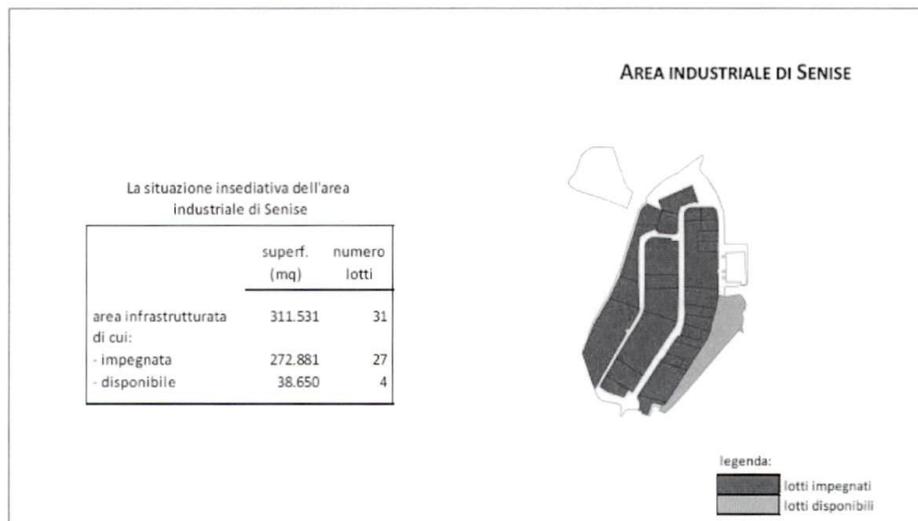


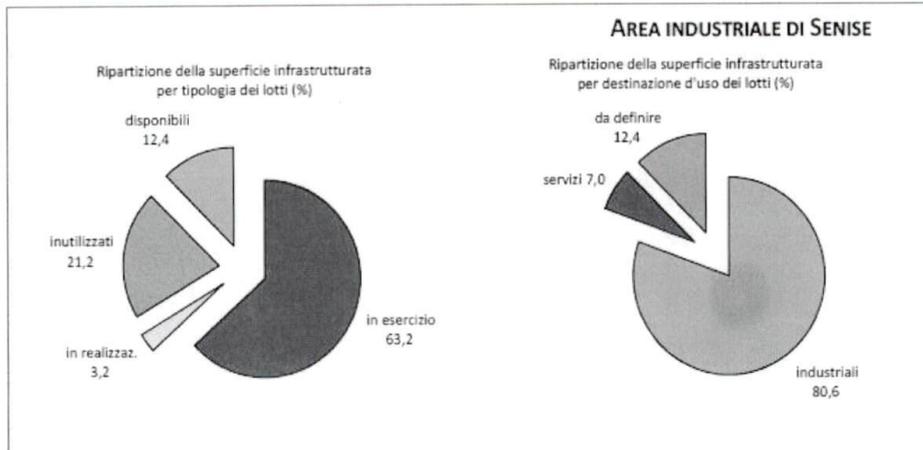


5.6.4 Area ASI di Senise



L'area industriale di Senise collegata per il tramite della SS Sinnica edella Martella ubicata a Ovest della città dei sassi si estende per circa 46 ha di cui circa 31 ha risultano infrastrutturati e suddivisi in circa 31 lotti gestiti dal Consorzio industriale di Potenza di cui 7 ha ricompresi in area Zes. Nell'area risultano insediate all'incirca 26 aziende operanti in settori produttivi con una un maggiore specializzazione nei settori dell'industria meccanica e delle costruzioni seguiti dal settore agroalimentare.







## 6. L'impatto sociale ed economico atteso

### 6.1 Il versante pugliese

#### 6.1.1 Premessa

È opportuno essere molto prudenti nello stimare l'impatto economico della ZES, soprattutto a medio e lungo termine, sia per ragioni macroeconomiche e sia per un'attenta valutazione di fattori specificamente riferiti ad alcuni territori pugliesi e ai loro sistemi produttivi interessati ad esservi inseriti.

Le ragioni macroeconomiche sono facilmente intuibili e rimandano all'incertezza nel decifrare le dinamiche a livello nazionale, europeo e mondiale delle fondamentali variabili che concorrono a quantificare il *trend* delle maggiori economie: indirizzi di politica economica dei loro Governi, costo delle materie prime, politiche monetarie delle Banche Centrali, prossima fine del *Quantitative easing* della BCE, andamento del commercio internazionale, possibile introduzione di dazi negli scambi fra Paesi, propensioni al consumo nei più grandi mercati interni cui si destinano anche molti beni del *Made in Italy*.

Per quel che concerne l'Italia, le previsioni del DEF aggiornato nel settembre 2017 e riferite al 2018 ipotizzavano una crescita dell'1,2%, ma – a prescindere dal rallentamento avvertito nel primo bimestre dell'anno in corso – per il futuro bisognerà valutare anche gli effetti di possibili misure di politica economica che verranno assunte nella nuova congiuntura politica apertasi con l'esito della consultazione elettorale dello scorso 4 marzo.

Ora, sia pure nel quadro delle incertezze appena richiamate, una stima dei nuovi investimenti possibili nelle aree pugliesi interessate dalla ZES, almeno nel primo triennio della sua attività, può essere tentata, sia pure con una certa approssimazione, considerando le risorse al momento disponibili per incentivazioni erogabili a beneficio di soggetti imprenditoriali interessati a localizzarsi in quelle aree: incentivi che, entro le soglie di intensità massima fissate dalle norme comunitarie, potrebbero costituire la leva finanziaria in determinate percentuali per i nuovi investimenti.

#### 6.1.2 Il sistema degli incentivi pubblici

Il sistema degli incentivi offerto dalla Regione Puglia per nuove localizzazioni in aree ZES, così come in territori che non vi siano inclusi, è costituito da una gamma articolata di strumenti – **Contratti di Programma, PIA-pacchetti integrati di agevolazioni** – diversificati per dimensioni di imprese e dei loro investimenti. Tali incentivi sono richiamati nel Capitolo 8 di questo documento.

Anche lo Stato centrale, a sua volta, pone a disposizione incentivi costituiti dal credito di imposta e da contributi sul costo degli investimenti, erogati questi ultimi tramite lo strumento dei **Contratti di Sviluppo** da sottoscrivere con Invitalia, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti, che ne cura la preventiva istruttoria.

Un altro strumento di incentivazione, approvato nel dicembre 2017 dal MISE di concerto con la Regione Puglia, è l'**Accordo di Programma** per finanziare il **PRRI-Progetto di riconversione e riqualificazione dell'area di crisi complessa di Taranto**. Sono stanziati 30 milioni di euro per favorire il rilancio del territorio dell'area ad elevato rischio di crisi ambientale dei Comuni di Taranto, Statte, Crispiano, Montemesola e Massafra. Fra i sottoscrittori dell'accordo vi sono la Regione, il MISE e Invitalia, chiamata quest'ultima a fornire assistenza tecnica e a coordinare l'attuazione del PRRI.





Allora, se alla luce di quanto si è scritto in precedenza sugli incentivi esistenti, si volessero stimare, pur con tutta la cautela necessaria, i volumi di investimenti attivabili almeno nel primo triennio nelle aree pugliesi delle due ZES, e il loro impatto occupazionale, si potrebbe affermare che tali investimenti nei settori ammissibili ad incentivazione – e agevolabili: A) con le risorse stanziare, ma non ancora impegnate dalla Regione Puglia a valere sui fondi POR 2014-2020; B) con quelle poste a disposizione dal Ministero dello Sviluppo Economico con l'Accordo di programma prima richiamato e C) con possibili nuovi Contratti di sviluppo – si attesterebbero all'incirca sui 500 milioni di euro, con un ricaduta occupazionale di circa 3.000 unità dirette a tempo indeterminato.

Tali investimenti potrebbero ripartirsi fra 300 milioni e 2.000 nuovi occupati nella ZES Adriatica e 200 milioni e 1.000 nuovi occupati nell'area pugliese della ZES interregionale Ionica. Questi sarebbero gli investimenti stimabili nel primo triennio di attività delle ZES, utilizzando come volano per gli incentivi concedibili l'ammontare complessivo delle risorse già disponibili.

### 6.1.3 L'attrazione degli investimenti privati

Naturalmente si possono auspicare e attrarre altri ingenti investimenti non bisognosi di incentivi fiscali e finanziari, ma solo di semplificazioni delle loro procedure attuative, e in grado di valorizzare su scale dimensionali maggiori delle attuali tutte le risorse materiali, i settori produttivi e le notevoli opportunità infrastrutturali, tecnologiche, scientifiche e professionali già presenti nella Regione, ma ulteriormente incrementabili da parte delle Istituzioni di governo locali e nazionali.

La Puglia infatti dispone di notevoli materie prime di origine agricola e di industrie agroalimentari, metalmeccaniche – nei settori strategici di siderurgia, *automotive*, aerospazio, oil & gas, impiantistica, ferroviario – chimiche di base, farmaceutiche, delle materie plastiche, cartotecniche, del legno-mobilia, del TAC, dell'ICT, del trasporto e della logistica e di medie e grandi imprese nella distribuzione e nel turismo. Questo imponente complesso di risorse di varia natura – e la posizione geografica della regione – costituiscono pertanto un potente fattore di attrazione per investimenti di grandi operatori finanziari e industriali, nazionali ed esteri.

Ed allora nelle società i cui siti di produzione di beni e servizi sono localizzati in aree ZES sono da attrarsi, ai fini di una più aggressiva presenza sui mercati delle aziende interessate a *joint-venture*, investimenti finalizzati all'ampliamento e al rinnovamento di capacità, ma non necessariamente bisognosi di incentivi finanziari, ma solo di idonee semplificazioni autorizzative. Ma si potrebbero stimolare investimenti anche *greenfield* per impiegare al meglio risorse dei territori non ancora adeguatamente valorizzate.

Sotto questo profilo allora sarà compito precipuo del **Comitato di Indirizzo della ZES** operare con iniziative di *marketing* territoriale molto penetranti, per attrarre sui loro territori – o almeno in alcune loro aree fortemente polarizzate – soggetti imprenditoriali di grandi dimensioni, capaci di apportare elevate quantità di risorse finanziarie proprie, e in grado di causare nelle zone di insediamento con il forte impatto dei loro investimenti autentici effetti di "rottura" di preesistenti situazioni di crisi o di stagnazione di lungo periodo.

Sarebbe inoltre altamente auspicabile attrarre Fondi Sovrani, per alcuni dei quali il taglio minimo di investimenti ritenuto di loro interesse partirebbe dai 100 milioni di euro in su. Insomma, ci si riferisce a gruppi finanziari o industriali italiani ed esteri in grado di promuovere interventi *shock* per dimensioni di impianti e numero di nuovi posti di lavoro, naturalmente nel pieno rispetto delle normative ambientali e della loro eco-sostenibilità.





A titolo puramente esemplificativo, potrebbero rientrare nella categoria degli interventi *shock* investimenti in strutture produttive da almeno 500 addetti in su nel settore manifatturiero per:

- lavorazione dell'acciaio, navalmeccanica, costruzioni di autovetture e di loro componentistica, di aeromobili, di macchine agricole, trasformazioni agroalimentari, call center, ecc.
- attività di logistica
- attività di distribuzione e dell'*e-commerce* con la localizzazione di magazzini di player mondiali dello *standing* di Amazon, Alibaba e di operatori similari.

In proposito è bene essere pienamente consapevoli ad ogni livello che – nel panorama competitivo mondiale, o anche solo europeo, delle tante ZES già operanti da anni in altri Paesi con risultati sinora molto significativi in termini di insediamenti realizzati e di nuova occupazione attivata – le ZES dell'Italia meridionale vengono istituite molto tempo dopo, e potrebbero operare in un quadro concorrenziale svantaggiato perché non del tutto allineato per intensità di incentivi offerti e semplificazione di norme e procedure di insediamento a quello delle ZES più avanzate.

Allora, o si riuscirà con un intenso e prolungato impegno sinergico di Istituzioni e parti sociali – per quanto di rispettiva competenza – ad attrarre investimenti di fortissimo impatto produttivo, tecnologico e occupazionale nelle aree della ZES, offrendo ad essi opportunità e convenienze almeno pari a quelle di Zone economiche speciali di altri Paesi, oppure la loro creazione finirà col rivelarsi un'occasione mancata per la crescita dei territori interessati.

Ovviamente, tutti i nuovi investimenti anche di piccole e medie dimensioni che fossero attivati nei territori della ZES sarebbero da salutarsi con favore e da agevolarsi, e naturalmente da attivarsi nel pieno rispetto delle normative ambientali vigenti e nel quadro di relazioni industriali improntate alla massima collaborazione con le Organizzazioni sindacali.

Ma se mancheranno soprattutto gli investimenti di grandi dimensioni, capaci di determinare in tempi relativamente brevi effetti di "rottura" profonda in situazioni di declino economico e di radicale velocizzazione della crescita produttiva e occupazionale nei territori di insediamento e di trascinarsi dello sviluppo nelle aree circostanti, la ZES potrebbe anche mancare gli obiettivi per i quali verrà istituita e, al termine dei sei anni previsti per la sua operatività, potrebbe anche non vedersene prolungata la durata dalle Autorità di Governo.

#### **6.1.4 Stima dell'impatto economico e sociale**

##### **6.1.4.1 Ristrutturazione del settore siderurgico**

Il settore siderurgico di Taranto, come precedentemente evidenziato, è stato protagonista di un importante cambiamento; infatti, a far data dal 1° novembre 2018, la società Arcelor Mittal Italia SpA ha concluso la transazione volta ad acquisire Ilva S.p.A.

La Arcelor Mittal è il partner principale di AM Investco, con una quota nel consorzio pari al 94,4%, mentre Banca Intesa Sanpaolo ne detiene il 5,6%.

Ciò comporterà incrementi significativi occupazionali e produttivi.





Si ritiene opportuno ricordare inoltre che, sempre nell'area portuale del capoluogo ionico, è stata costituita la Società Taranto Port Workers Agency s.r.l. per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale del personale ex TCT, pari a poco più di 500 unità. Tale struttura, prevista dal d.l. 29 dicembre 2016, n.243, convertito con modificazioni nella legge 18/2017, è partecipata unicamente dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ed ha come oggetto e scopo sociale l'attività di supporto alla ricollocazione professionale del personale prima occupato dalla TCT e prossimamente impiegabile nelle imprese che riceveranno concessione demaniale per insediarsi sul molo polisettoriale. Come previsto dalla legge, sarà riconosciuta agli stessi per 36 mesi una indennità di mancato avviamento al lavoro.

Pertanto i nuovi investimenti che si riuscirà ad attrarre avranno la finalità prevalente di recuperare l'occupazione diretta e indiretta che si potrebbe perdere per la ristrutturazione dell'impianto siderurgico e di riportare al lavoro le oltre 500 unità ex TCT.

#### 6.1.4.2 Il transhipment sul molo polisettoriale di Taranto

Fra i settori che potrebbero contribuire al recupero occupazionale e ad un rafforzamento del ruolo delle ZES di Puglia e Basilicata lungo i corridoi europei TEN-T vi sono quelli della logistica e del *transhipment* che attiveranno un apprezzabile impiego di risorse umane.

Sono attese infatti le prime concessioni demaniali di superfici sul molo polisettoriale di Taranto ai raggruppamenti di PMI che ne hanno fatto richiesta – e presso le quali dovrebbero iniziare ad essere ricollocati gli addetti ex TCT a cura dell'Agenzia appositamente creata prima ricordata – ma non v'è dubbio che l'arrivo di un nuovo grande terminalista nel porto ionico gli consentirebbe di ricollocarsi in termini di rinnovata competitività nello scenario del Mediterraneo e di assolvere anche concrete funzioni al servizio del sistema economico della Basilicata e delle sue esigenze di movimentazioni che, al momento, evocano solo raccordi potenziali con lo scalo di Taranto, con cui non esistono ancora – al di là di pur lodevoli dichiarazioni di intenti operativi di *stakeholder* locali – effettive relazioni di trasferimento e di imbarco/sbarco di materie prime e di beni intermedi e finiti da e per la Basilicata.

#### 6.1.4.3 Decommissioning navale e aeronautico

Un altro comparto che potrebbe registrare apprezzabili risvolti occupazionali nell'area di Taranto è quello del *decommissioning* navale anche alla luce del recente protocollo d'intesa sottoscritto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e dall'Agenzia industrie difesa. Nell'arco temporale di un triennio dall'avvio delle attività di demolizione – che rendono però necessaria una preliminare e complessa procedura di certificazione del sito a livello europeo – sarebbe possibile attivare un primo nucleo di addetti pari a circa 200 unità.

Anche attività di *decommissioning* nel comparto aeronautico – avviabili nello scalo di Grottaglie, previa accurata verifica di riuso di capannoni già adibiti in passato ad attività del settore aeronautico ma al momento dismessi, e dopo aver ottenuto le autorizzazioni necessarie dalle Autorità competenti a rilasciarle – potrebbero concorrere alla creazione nel primo triennio di esercizio di una nuova struttura a ciò dedicata di circa 200 posti di lavoro.

#### 6.1.4.4 Costruzioni di beni strumentali di grandi dimensioni

Come evidenziato nel Piano di sviluppo strategico della ZES interregionale di Puglia e Basilicata il comparto della costruzione di beni strumentali di grandi dimensioni può





costituire per l'area interessata una *chance* di crescita dell'apparato manifatturiero e di nuova occupazione.

#### 6.1.4.5 Agroalimentare

Rilievo particolare potrebbero assumere investimenti nel settore della raccolta, stoccaggio e commercializzazione di prodotti ortofrutticoli freschi di pregio coltivati nelle vaste aree del Metapontino fra Puglia e Basilicata. Anche in questo caso sarebbero auspicabili interventi di grandi *player* italiani ed esteri nel comparto ortofrutticolo capaci di operare autonomamente al di fuori di organizzazioni di produttori di altri Paesi e in grado di raggiungere direttamente le grandi catene italiane ed europee della Grande Distribuzione Organizzata (GDO).

Un centro di stoccaggio, frigoconservazione, prima lavorazione e spedizione di ortofrutta, insediato da un *player* di livello internazionale – anche per unificare le attività di lavorazione e commercializzazione già svolte nella zona interregionale metapontina da varie Organizzazioni di produttori di apprezzabili dimensioni – potrebbe generare, nel primo triennio di attività della ZES, 200 nuovi posti di lavoro fissi – impiegabili nelle lavorazioni e spedizioni di vari prodotti dell'agricoltura locale secondo le loro stagionalità, più un numero elevato di addetti stagionali – e utilizzare il porto di Taranto, ed anche eventualmente la sua piattaforma logistica, per tutte le movimentazioni necessarie.

Le aree ad agricoltura intensiva delle province di Taranto e del Materano già oggi costituiscono uno dei bacini italiani a più alto valore aggiunto grazie alle loro coltivazioni ortofrutticole di pregio, ma potrebbero rafforzare ulteriormente il loro profilo economico e produttivo se fossero presidiate da un soggetto capace di commercializzarle senza intermediazioni che, di fatto, ne hanno ridotto sinora i ricavi per coloro che le realizzano.

## 6.2 Il versante lucano

Calcolare l'impatto socioeconomico della ZES è di per sé un esercizio complesso, ma tuttavia necessario a descrivere uno scenario futuro di riferimento nel quale inserire uno strumento potente di politica industriale, quale la ZES, in grado di fungere da moltiplicatore dei fattori socioeconomici. Tale analisi è stata realizzata per quanto riguarda la Basilicata in collaborazione con l'Osservatorio Banche Imprese (OBI) che da anni attraverso il suo Centro Studi effettua le stime sul valore aggiunto nelle regioni del Mezzogiorno.

Come descritto nei paragrafi successivi, occorre aggiungere che gli effetti positivi dell'impatto della ZES Ionica in Basilicata, potranno essere ulteriormente potenziati attraverso un'ideale politica di attrazione degli investimenti esogeni, supportati da politiche incentivanti.

### 6.2.1 Stima dell'impatto sociale ed economico atteso

Le previsioni dell'OBI sul valore aggiunto regionale per i prossimi anni, elaborate senza tener conto della creazione di una ZES, evidenziano una crescita attorno all'1% tra il 2018 e il 2030, leggermente inferiore alla crescita prevista in media sia per le regioni del Mezzogiorno che per il resto d'Italia. Lo sviluppo regionale dovrebbe essere trainato dalla crescita attorno al 2% della provincia di Matera, a fronte di una espansione inferiore all'1% del valore aggiunto della provincia di Potenza, in fase di stabilizzazione, dopo la decisa crescita degli anni passati.





Lo scenario di previsione sopra descritto è destinato ad essere rivisto in quanto non tiene conto ovviamente della realizzazione del Centro Intermodale di Ferrandina e quindi del ridisegno logistico dell'intera area che porterebbe sicuramente a rivedere consistentemente al rialzo le previsioni economiche sulla Basilicata e sulle aree circostanti per i prossimi anni.

È ovviamente difficile stimare l'impatto di investimenti infrastrutturali che devono ancora essere definiti in dettaglio e la cui produttività dipende, in larga misura, dalle scelte delle imprese che potenzialmente potrebbero avvantaggiarsene. Ancora più complessa ed incerta è una stima degli effetti indotti dall'istituzione di una ZES sugli altri comparti dell'economia, che non verrebbero interessati direttamente dalle attività svolte in queste aree, ma vedrebbero ugualmente aumentare la domanda di beni e servizi da parte delle imprese che operano nella ZES e dei rispettivi addetti.

Altrettanto incerta è una stima dei benefici nei singoli anni, poiché molte delle opere previste hanno tempi di realizzazione pluriennali ed è probabile che le strategie delle imprese si adegueranno solo progressivamente al nuovo assetto logistico dell'area. Una stima accurata degli effetti economici diretti e indiretti dell'istituzione della ZES in Basilicata richiederebbe quanto meno una indagine sulle strategie e le aspettative delle imprese locali (anche ristretta a testimoni privilegiati e condotta su focus group con in metodo Delphi). In attesa di una simile indagine si può fare riferimento solo alle esperienze maturate in contesti simili.

È noto che sulle ZES è fondato gran parte dell'impetuoso sviluppo cinese e indiano e che questo strumento è stato recentemente promosso anche in Giappone. L'incremento annuale del Pil all'interno di queste ZES ha superato le 2 cifre, sfiorando a volte anche tassi di crescita superiori al 100, tuttavia in questi particolari contesti l'impatto economico è legato essenzialmente agli investimenti diretti dall'estero ed all'impianto ex-novo di grandi realtà industriali.

Non è questo il caso della Basilicata, in cui la ZES comprenderebbe molte realtà industriali già consolidate e il ruolo di attrazione per eventuali investimenti da altre regioni o dall'estero sarebbe relativamente limitato, se non altro a causa della modesta estensione territoriale dell'area interessata. Questa specificità, tuttavia, rappresenta anche uno punto di forza della ZES che si intende istituire in Basilicata, in quanto limita il rischio di un semplice trasferimento di produzioni e attività di servizio da un'area all'altra, senza un sostanziale incremento della capacità produttiva complessiva del Mezzogiorno.

Esperienze relativamente più simili a quella prevista in Basilicata sono le ZES istituite in molti paesi dell'Est europeo (in particolare Polonia e Paesi Baltici), in cui queste aree hanno finito per contribuire fino al 30% dell'export nazionale. In media, gli investimenti, dopo un forte incremento nella fase iniziale (oltre 100% in più), si sono stabilizzati su livelli superiori del 50% rispetto a quelli iniziali e l'occupazione è cresciuta di 2-2,5 volte. Anche in questo caso, tuttavia, le aree interessate partivano da livelli di sviluppo incomparabilmente inferiori a quelle della Basilicata e quindi non ci si possono spettare realisticamente effetti dello stesso ordine di grandezza.

Più comparabile è l'effetto delle ZES sulla struttura degli acquisti da parte delle imprese che operano nel territorio circostante la ZES. Le esperienze dei paesi dell'Est e di alcuni paesi centro-americani, mostrano un significativo incremento del commercio tra ZES e resto del paese, che a regime è stato dell'ordine del 10-15% dei volumi iniziali. Si è quindi assistito ad un processo di *import substitution* che ha rafforzato le imprese nazionali e ridotto il disavanzo commerciale con l'estero. Nel caso di un'area avanzata come la Basilicata, questa ricchezza





positiva sul territorio potrebbe rappresentare uno dei benefici più importante dell'istituzione di una ZES.

In particolare, dall'analisi effettuata è emerso un gap a sfavore della Regione Basilicata delle esportazioni di prodotti agricoli e di prodotti derivanti dalle lavorazioni industriali degli stessi rispetto alla media delle regioni del Mezzogiorno, nonostante il settore primario nella regione rivesta un peso maggiore rispetto alla media delle regioni del Mezzogiorno. Il Centro Intermodale di Ferrandina potrebbe avere in tal senso un ruolo decisivo, favorendo una rimodulazione delle scelte da parte delle imprese produttive, a favore di una più decisa accelerazione del processo di internazionalizzazione, con particolare riferimento allo sviluppo delle esportazioni verso i mercati dell'Europa centro-settentrionale. A tal fine sarà necessario che gli investimenti previsti nel Centro Intermodale di Ferrandina contemplino l'erogazione di servizi a valore aggiunto per i propri insediati, dedicati a specifiche tipologie merceologiche.

Gli investimenti previsti per Matera 2019 "Capitale europea della cultura" e la conseguente visibilità che l'evento porterà alla città di Matera ed a tutta la Basilicata dovrebbe rappresentare un'ulteriore occasione da cogliere appieno per valorizzare sui mercati esteri l'affidabilità e la qualità dei prodotti tipici della regione, creando i presupposti per la nascita di più efficienti ed efficaci canali di commercializzazione.

A beneficiarne sarebbe tutto il settore della logistica regionale che presenta un grado di sviluppo, in termini di numero di imprese attive, più contenuto rispetto alla media nazionale e che solo nel 2016 ha registrato qualche segnale di risveglio. Un segnale ancora insufficiente per poter affermare che si è in presenza di una decisa inversione di tendenza rispetto al passato.

Tenuto conto di tutti questi elementi, e in attesa di approfondire le prospettive di sviluppo tramite indagini dirette sul territorio, una stima approssimativa dell'impatto della ZES sul Pil e l'occupazione in Basilicata nell'arco dei prossimi 10 anni potrebbe essere quella riportata nella tabella seguente. Le stime sono abbastanza prudenziali e si fondano, in particolare, sulle seguenti ipotesi di lavoro:

- 1) Una rapida riconversione dei flussi di merci verso il porto di Taranto (ad eccezione dei prodotti freschi);
- 2) Un aumento delle "esportazioni" verso altre regioni e Paesi dell'ordine del 15% a regime;
- 3) La sostituzione del 25% delle "importazioni" da altre regioni e Paesi con merci prodotte o lavorate all'interno della ZES;
- 4) Un incremento del fatturato e dell'occupazione all'interno della ZES dell'ordine di quella registrata in analoghe occasioni nei Paesi dell'Est europeo subito dopo gli effetti dei primissimi insediamenti industriali (meno dell'1% l'anno);
- 5) Una limitata delocalizzazione delle imprese tra resto della Basilicata e ZES (inferiore al 15% della capacità produttiva);
- 6) Un aumento della produttività complessiva nell'area della ZES (legata ad un migliore e maggiore utilizzo degli impianti e ad una riduzione dei costi di produzione) dell'ordine dello 0,7% l'anno.

Come si vede, i risultati in termini di volume della produzione porterebbero ad un incremento del valore aggiunto (al netto dell'inflazione) di quasi l'11% in 12 anni per la provincia di Matera (interessata più direttamente dalla ZES e dall'evento europeo) e dell'8% a Potenza, con un beneficio complessivo per la regione di 9,5 punti di Pil.





termini di occupazione i miglioramenti dovrebbero essere particolarmente significativi a Matera (5,3%), mentre la crescita della produttività sarebbe significativa solo nella ZES e nelle aree circostanti (1 punto l'anno), mentre si limiterebbe a pochi decimali nella provincia di Potenza. Rispetto alle esperienze dei paesi dell'Est europeo, l'impatto della ZES in Basilicata sarebbe più modesto soprattutto perché, a differenza di Polonia, paesi Baltici, ecc., l'area parte già da un buon livello di capacità produttiva installata, pertanto l'ammontare degli investimenti aggiuntivi iniziali è meno significativo in termini percentuali. Inoltre le ZES dei paesi dell'Est si trovano all'interno di economie che crescono a tassi elevati, garantendo un flusso di domanda interna molto dinamico, mentre la Basilicata risente necessariamente del basso tasso di crescita dell'Italia (stimato attorno all'1,7% l'anno a regime).

Indicatori macro economici. Scenari 2018-2030

		Media annua	Media annua	Crescita cumulata
Provincia di Matera	Valore aggiunto	2.0%	2.8%	10.9%
	Occupati	1.4%	1.8%	5.3%
Provincia di Potenza	Valore aggiunto	0.6%	1.2%	8.1%
	Occupati	1.3%	1.6%	4.0%
Regione Basilicata	Valore aggiunto	1.1%	2.0%	9.5%
	Occupati	1.4%	1.7%	4.6%

L'impatto sulla sola Regione Basilicata si sommerebbe a quello sulle aree circostanti e, in particolare, sulla Regione Puglia, in cui si trova il porto di Taranto, che, come si è detto, beneficerà di un forte aumento del traffico. Sebbene una stima di questo impatto sia molto ardua, in base alle tradizionali interrelazioni tra le economie regionali, il quasi raddoppio del tasso di crescita annuale della Basilicata dovrebbe riflettersi in un aumento di quasi due decimi di punto della crescita pugliese. Anche in questo caso, la previsione è subordinata a molte condizioni, a partire dalla capacità della Puglia di sfruttare le opportunità offerte dalla prospettata "deviazione" del traffico merci a favore del porto di Taranto. Sarà cruciale, a questo proposito, la capacità del tessuto produttivo pugliese di adattarsi per far fronte ad una domanda quantitativamente e qualitativamente diversa. In particolare, le imprese pugliesi saranno chiamate a garantire volumi di produzione nettamente superiori, privilegiando la domanda di beni e servizi destinati alle imprese (B2B) rispetto a quelli tradizionali indirizzati al consumo.

### 6.2.2 Attrazione investimenti ed internazionalizzazione

L'attrazione di nuovi investimenti produttivi ed il potenziamento delle capacità di internazionalizzazione dell'area ZES è un pezzo determinate della strategia, in quanto andrebbe a potenziare gli effetti già positivi calcolati nella stima dell'impatto socioeconomico (par.8, pag.21). Da tale punto di vista, risulta strategico il Protocollo d'intesa sottoscritto dalla Regione Basilicata, MISE, ICE ed Invitalia (DGR 1516/2016) finalizzato proprio a tale obiettivo e che sta finalmente per entrare nella fase operativa.

Un'istituzione di ZES in Basilicata caratterizzata solo da agevolazioni amministrative e burocratiche per quanto utili ad attrarre investimenti, non possono colmare da sole le lacune strutturali che continuano a pesare sulla Basilicata una, il riferimento infatti





infrastrutture logistiche, che essendo carenti, hanno sempre reso poco appetibile la regione sul mercato degli investimenti, italiani ed esteri. Tuttavia proprio tali infrastrutture risulterebbero oggetto di investimento e valorizzazione nel Progetto ZES (ad es. piattaforma logistica di Ferrandina), poiché l'economia lucana non può prescindere da investimenti ed al contempo da una razionalizzazione nel settore logistico ed infrastrutturale.

Partendo da tale vincolo è imprescindibile, tuttavia, affiancare agli strumenti messi in campo, un'azione di attrazione investimenti mirata alla ZES ed un potenziamento delle capacità di internazionalizzazione delle imprese in essa presenti.

Da questo punto di vista l'interconnessione Puglia-Basilicata, presente nella ZES Ionica, offre grandi opportunità laddove le due Regioni, sotto la regia di ICE e Invitalia, sapranno collaborare per offrire possibilità di investimenti integrati.

Per raccogliere a pieno i frutti di questo progetto, le economie locali non vanno intese a compartimenti stagni, in quanto la vera utilità si presenterà solamente laddove le varie realtà locali, finora frammentate e isolate, saranno in grado di comunicare tra loro lavorando insieme in quello che dovrebbe essere un unico network di imprese affiatate capace di competere proficuamente a livello europeo e mediterraneo.

Gli effetti della realizzazione delle ZES in Basilicata sarebbero notevoli: la maggiore competitività renderebbe settori finora marginali dell'export lucano in grado di accrescere la propria importanza in termini percentuali delle esportazioni, così da diversificare notevolmente la composizione del valore aggiunto lucano per settore, rendendo il comparto produttivo lucano meno dipendente dalle fluttuazioni dei mercati esteri. In particolare l'agroalimentare e l'indotto del mobile materano, che con una nuova rete logistica funzionante in tempi rapidi, potrebbero vedere finalmente realizzato il loro potenziale inespresso, il tutto in concomitanza con la Regione Puglia che condivide con la Basilicata in primis l'economia del mobile imbottito, per buona parte stanziato proprio tra le province di Matera, Foggia e Barletta-Andria-Trani, ed in più anche il considerevole primato della regione in cui il settore agroalimentare ha un peso relativo maggiore, il che potrebbe rendere molto proficua una collaborazione delle amministrazioni regionali – sotto l'ombrello comune della ZES - per la realizzazione di un progetto comune sull'attrazione investimenti ed internazionalizzazione.

Gli effetti positivi di tale politica potrebbe basarsi su pacchetti localizzativi e filiere di prodotti integrati Puglia- Basilicata, che finirebbero per potenziare le stime che già indicano sia un aumento del PIL che dell'occupazione.

D'altro canto un potenziamento dell'economia lucana, ma anche pugliese, a seguito dell'istituzione delle ZES è essenziale in un mercato mondiale in cui operano sempre più network commerciali sempre più affiatati e aggressivi, da qui la necessità di costruzione di pacchetti localizzativi per l'attrazione degli investimenti nelle Aree ZES.

#### 6.2.2.1 Interventi a sostegno della produzione

Le incentivazioni a favore del sistema produttivo regionale, con un impegno finanziario computabile in circa 175 Meuro, attivati e attivabili entro l'anno in corso a scala regionale e con una corsia preferenziale proprio a favore delle imprese insediate nelle aree ZES, riguardano:

1. il sostegno alle imprese attive, attraverso l'emaneazione di specifici strumenti di incentivazione di seguito elencati, nei 5 settori di specializzazione (automotive





aerospazio, industria culturale e creativa, energia, bioeconomia) individuati nella Strategia regionale di specializzazione intelligente -S3-, rispetto alle quali le aree ZES, in molti casi, coincidono proprio con le delimitazioni territoriali delle aree di specializzazione individuate (ad esempio nelle aree industriali di San Nicola di Melfi e Tito insiste la maggiore concentrazioni di imprese operanti nella filiera produttiva dell'automotive; le aree industriali della Val Basento 1 e 2 rappresentano il fulcro dello sviluppo della filiera produttiva della chimica verde; i settori dell'aerospazio e dell'industria culturale e creativa sono maggiormente rappresentati dalle imprese insediate nelle aree industriali di Jesce-La Martella):

- Avviso Pubblico Piani di Sviluppo Industriale attraverso pacchetti integrati di agevolazione -PIA investimenti taglio medio- per le imprese operanti nelle aree di specializzazione. Dotazione finanziaria 14 Meuro a valere sull'Asse 3 "Competitività" del PO FESR 2014-2020;
  - Avviso Pubblico a favore delle imprese operanti nelle aree di specializzazione della S3 per l'acquisto di servizi per l'innovazione tecnologica, strategica, organizzativa e commerciale). Dotazione finanziaria 9 Meuro a valere sull'Asse 1 "Ricerca e Innovazione" del PO FESR 2014-2020;
  - Avviso Pubblico per il sostegno alla creazione e sviluppo dei cluster tecnologici della Regione Basilicata nei 5 settori di specializzazione della S3 e alla realizzazione di progetti di ricerca e sviluppo da parte delle imprese di settore. Dotazione finanziaria 10,5 Meuro a valere sull'Asse 1 "Ricerca e Innovazione" del PO FESR 2014-2020;
  - Supporto alla realizzazione di progetti complessi presentati dal sistema delle imprese e della ricerca (Cluster) per lo sviluppo delle traiettorie tecnologiche sulle aree tematiche della S3. Dotazione finanziaria 20,2 Meuro a valere sull'Asse 1 "Ricerca e Innovazione" del PO FESR 2014-2020;
  - Cofinanziamento della misura nazionale del credito di imposta per le PMI lucane operanti nei settori di specializzazione della S3. Dotazione finanziaria 21 Meuro a valere sull'Asse 3 "Competitività" del PO FESR 2014-2020.
2. interventi di supporto a progetti unitari di rilancio delle aree industriali di crisi diffusa, coincidenti, per la Regione Basilicata, con i sistemi locali del lavoro -SLL- eleggibili ad aree di crisi non complessa, di cui al Decreto MISE del 4 agosto 2016, in cui sono ricomprese, a pieno titolo, anche le aree industriali da destinare ad ZES Basilicata. I progetti unitari di rilancio prevedono:
- l'istituzione di un regime d'incentivazione dedicato sia alle nuove imprese che a quelle esistenti attraverso l'emanazione di un pacchetto integrato di agevolazione "Avviso Pubblico MINI PIA" mirato sulle imprese da riconvertire/ristrutturare e sull'avvio di nuove iniziative produttive nelle aree di crisi, con una dotazione finanziaria di 13 Meuro a valere sull'Asse III "Competitività del PO FESR 2014-2020;
  - la realizzazione di interventi infrastrutturali di riqualificazione ambientale delle aree industriali, di recupero, efficientamento energetico e risparmio energetico delle aree, azioni di organizzazione della logistica attraverso il supporto alla mobilità sostenibile dell'area. Dotazione finanziaria complessiva pari a circa 31 Meuro, di cui 15 Meuro a valere sulle risorse FSC 2014-2020, 9 Meuro a valere sull'Asse III "Competitività" del PO FESR 2014-2020 e 6,96 Meuro a valere sull'Asse IV "Energia" del PO FESR 2014-2020;





- il cofinanziamento, unitamente alle risorse finanziarie messe a disposizione dal MISE per la Regione Basilicata, dello strumento di incentivazione nazionale approvato con Decreto ministeriale 9 giugno 2015 avente ad oggetto “Disciplina in materia di attuazione degli interventi di cui alla legge n. 181/1989”. Il decreto disciplina le modalità e le procedure per la presentazione delle istanze di agevolazione, nonché i criteri di selezione e valutazione per la concessione e l'erogazione delle agevolazioni in favore di programmi di investimento finalizzati al rilancio di tutte le aree di crisi, sia quelle complesse che quelle ricadenti in situazioni di crisi industriale, diverse da quelle complesse che ricomprendono anche le aree industriali ZES Basilicata. Dotazione finanziaria della Regione Basilicata 3,5 Meuro a valere sull'Asse 3 “Competitività” del PO FESR 2014-2020.
3. “Azioni di sistema” per l'attuazione del Piano nazionale Industria 4.0, attraverso l'emanazione dei seguenti strumenti agevolativi:
- Avviso Pubblico “Sostegno ad investimenti finalizzati all'adozione delle tecnologie abilitanti dell'industria 4.0”. Dotazione finanziaria 12,5 Meuro rivenienti dalle risorse finanziarie delle royalties del petrolio;
  - Avviso Pubblico “Borse di Dottorati di ricerca innovativi a caratterizzazione industriale con specializzazione nell'adozione delle tecnologie abilitanti dell'industria 4.0” con una dotazione di circa 2,0 Meuro per l'anno accademico 2018-2019 rivenienti dalle risorse finanziarie delle royalties del petrolio.
  - Attivazione di strumenti di ingegneria finanziaria di contrasto al credit crunch per le imprese con sede operativa in Basilicata attraverso l'istituzione di: un fondo regionale di tranched cover; l'integrazione dei fondi rischi dei confidi; l'istituzione di un fondo regionale di venture capital; il cofinanziamento del fondo di garanzia nazionale). Dotazione complessiva 24,7 Meuro, di cui 15 Meuro a valere sulle risorse dell'Asse III “Competitività del PO FESR 204-2020 e 9,7 Meuro a valere sulle risorse delle royalties del petrolio.
  - Avviso Pubblico “per l'efficiamento energetico delle imprese” finalizzato al cofinanziamento di progetti di investimento di efficienza energetica degli impianti produttivi e delle unità locali delle imprese e utilizzo delle fonti di energia rinnovabili per la produzione di energia destinata al solo 'autoconsumo dell'unità locale produttiva”. Dotazione finanziaria complessiva di 29 Meuro, di cui 20 Meuro a valere sulle risorse dell'Asse IV “Energia” del PO FESR 2014-2020 e 7,3 Meuro sulle risorse FSC 2014-2020;
  - Interventi per incrementare il livello di internazionalizzazione del sistema produttivo regionale attraverso l'emanazione di un Avviso Pubblico per il sostegno all'acquisto di servizi di supporto all'internazionalizzazione delle PMI, con priorità per le PMI operanti nei settori di specializzazione della S3, oltre che alla messa in campo di azioni di sistema a regia regionale disciplinate in un piano di internazionalizzazione dove sono stati declinati specifici interventi per facilitare la penetrazione verso mercati esteri e, sul fronte dell'attrazione degli investimenti, per creare occasioni di *incoming* e promuovere accordi commerciali. Dotazione complessiva di 5,4 Meuro di cui 3,4 Meuro a valere sulle risorse dell'Asse III “Competitività del PO FESR 204-2020 e 2 Meuro a valere sulle risorse FSC 2014-2020. Di questa circa 2, 4 Meuro sono destinati all'attuazione del piano di internazionalizzazione;





- Avviso Pubblico per il cofinanziamento di progetti complessi in ricerca industriale e sviluppo sperimentale nelle aree di specializzazione dell'energia e della bioeconomia. Dotazione finanziaria 12,4 Meuro a valere sull'Asse I "Ricerca e Innovazione" del PO FESR Basilicata 2014-2020.

#### 6.2.2.2 Interventi a sostegno del mercato del lavoro

In questi anni a livello nazionale il settore dei servizi per il lavoro dedicati alla promozione e sviluppo di strumenti di politica attiva per i cittadini per l'accesso all'occupazione, è stato, profondamente modificato sia in termini di "governance", che di servizi erogabili, di procedure attivabili e di competenze professionali richieste agli operatori. In particolare il decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 150 – che ha attuato la delega sul riordino della normativa in materia di servizi per il lavoro e di politiche attive – ha posto le basi per il rilancio del settore, costruendo una governance multilivello finalizzata a dettare le basi per una strategia nazionale.

In tale contesto si inserisce il nuovo quadro normativo della Regione Basilicata in particolare:

- con la legge regionale 31 agosto 2015 n. 30 "Sistema integrato per l'apprendimento permanente e le transizioni nella vita attiva" (Legge SIAP), è stato delineato il complesso delle politiche regionali ed i relativi sistemi e strumenti di attuazione finalizzati a realizzare lo sviluppo della professionalità quale risorsa umana, la promozione dell'occupabilità ed il sostegno all'occupazione, l'integrazione lavorativa e l'inclusione sociale attiva.
- con la legge regionale del 13 maggio 2016 n.9, è stata istituita l'Agenzia regionale per il lavoro e le transizioni nella vita attiva (L.A.B. – Lavoro e Apprendimento Basilicata)". Detta La legge prevede che l'Agenzia L.A.B. operi sulla base degli indirizzi della programmazione regionale, quale componente tecnica del sistema regionale per l'attuazione delle politiche di orientamento, istruzione, formazione e lavoro e come parte integrante delle reti territoriali per l'apprendimento anche attraverso lo sviluppo di forme partenariali pubblico-private. L'Agenzia, al fine di garantire la capacità funzionale ed organizzativa del sistema regionale integrato per l'apprendimento, così come definito dalla legge regionale 31 agosto 2015 n. 30 ed in coerenza con il riassetto delle competenze istituzionali in materia, assicura la gestione dei servizi per l'impiego e delle politiche attive del lavoro, nel quadro dell'organizzazione dei servizi disciplinata dalla Regione, nel rispetto delle previsioni del decreto 150/2015.

In questo quadro, pertanto, le scelte compiute dalla Regione Basilicata hanno dotato il sistema locale di strumenti normativi ed attuativi che possono permettere di pianificare le attività secondo un modello sistemico in cui istruzione, formazione professionale e mercato del lavoro si integrino per assicurare servizi/azioni centrati sugli effettivi bisogni dell'utenza. Tale visione è in piena sintonia con la prospettiva europea della *lifelong guidance*, perché assume quali suoi obiettivi principali il potenziamento dei servizi di orientamento lungo tutto l'arco della vita, il miglioramento dell'integrazione, dell'efficienza e dell'efficacia dei settori istruzione, formazione e lavoro, il potenziamento dell'incontro tra domanda e offerta di competenze e l'aumento della produttività.

La regione, quindi, intende mettere in campo una serie di azioni, che potranno essere calibrate anche verso i territori ZES, a valere sulle risorse dei Programmi Operativi. In particolare è possibile indicare le seguenti iniziative:





- Emanazione di un Avviso Pubblico, a valere sul PO FSE 2014/2020, volto a promuovere l'assunzione a tempo indeterminato di giovani lucani laureati e diplomati in stato di disoccupazione, attraverso incentivi economici che finanziano anche percorsi formativi successivi all'inserimento in azienda. Nel perseguire la finalità di favorire l'opportunità di un'occupazione stabile sul territorio regionale, è previsto l'accesso agli incentivi alle imprese di ogni dimensione con almeno una sede operativa in Basilicata. I destinatari sono giovani laureati e diplomati di età compresa tra i 18 e i 35 anni non ancora compiuti, residenti nella Regione Basilicata, iscritti in uno dei Centri per l'Impiego della Regione Basilicata come persona in stato di disoccupazione ai sensi dell'art.19 del d.lgs.150/2015. Alle imprese beneficiarie è riconosciuto un bonus occupazionale pari ad € 8.000,00, all'anno, per due annualità nel caso di assunzioni di diplomati, elevabile fino ad un massimo di € 10.000,00, all'anno, per due annualità nel caso di assunzione di laureati con inquadramento in un livello contrattuale corrispondente a mansioni di elevata complessità che richiedono la qualificazione universitaria, secondo quanto stabilito dal CCNL di riferimento. La dotazione finanziaria prevista per detto Avviso Pubblico è di circa € 25.000.000,00.

Tale misura sarà cumulabile con altri incentivi previsti a livello nazionale, in particolare con l'Incentivo Occupazione Mezzogiorno (Anpal a valere su risorse del PON SPAO e del POC SPAO). Tale incentivo si sostanzia in un conguaglio di contributi previdenziali per ciascun lavoratore assunto per un importo massimo di € 8.060, fruibili nell'arco di 12 mesi nel caso di assunzione di giovani di età compresa tra i 16 ed i 34 anni e lavoratori con almeno 35 anni privi di impiego regolarmente retribuito da almeno 6 mesi. Inoltre, la Legge di Bilancio 2018 ha introdotto, per le assunzioni effettuate dal 1° gennaio al 31 dicembre prossimo, uno sgravio contributivo del 50% per l'assunzione di under 35. A fornire disposizioni attuative ed operative è stata l'Inps, con la circolare n. 40 del 2 marzo 2018: potranno beneficiare dello sgravio contributivo i datori di lavoro privati che effettueranno nuove assunzioni di giovani fino a 35 anni, requisito che a partire dal 1° gennaio 2019 scenderà a 30 anni. Il Bonus consiste in uno sgravio contributivo INPS pari al 50% dei contributi fino a 3000 euro annui per 3 anni per le assunzioni a tempo indeterminato o le stabilizzazioni di lavoro flessibile.

- Per i destinatari che hanno superato i 35 anni è prevista l'emanazione di un Avviso Pubblico "Capitale Lavoro": con D.G.R.1406 del 21 dicembre 2017 è stata approvata la scheda progettuale, che si sostanzia nell'erogazione di un pacchetto di misure e servizi in favore della persona disoccupata, commisurato alla sua distanza dal mercato del lavoro e alle specifiche necessità connaturate a tale status giuridico. I servizi e le misure di accompagnamento al lavoro offerte sono personalizzati sulle base delle caratteristiche dell'utente/destinatario, per favorire la ricerca di impiego con l'assegnazione figurativa alla persona di un «capitale» di risorse finanziarie graduate sulla base della distanza dal mercato del lavoro del destinatario, ovvero della difficoltà di inserimento.
- Sempre a valere sul PO FSE 2014/2020 la Regione ha già emanato un avviso pubblico (SPIC 2020) volto sostenere la capacità competitiva dei sistemi produttivi regionali e l'adeguamento della professionalità dei lavoratori, attraverso la concessione di aiuti alle imprese interessate dalla realizzazione di attività di formazione continua rivolte al proprio personale operante nelle unità locali di produzione di beni e servizi ubicate nel territorio della Regione Basilicata. L'avviso, a sportello, trova esecuzione fino al 2019 e, oltre alle risorse del PO, la Regione può anche contare sui fondi Nazionali (Legge 236/93).





- A supporto della creazione di nuove imprese di recente emanazione è il bando “Resto al Sud”, che prevede incentivi dedicati ai giovani tra i 18 e i 35 anni residenti in alcune regioni del sud, tra cui la Regione Basilicata, che intendono aprire una nuova impresa. Ogni soggetto richiedente può ricevere un finanziamento massimo di € 50.000,00, l'importo può arrivare fino a 200.000,00 con l'aggregazione di più richiedenti per progetto. È possibile avviare attività di produzione di beni e servizi. Le agevolazioni coprono il 100% delle spese e prevedono un contributo a fondo perduto, pari al 35% del programma di spesa ed un finanziamento bancario pari al 65% del programma di spesa da restituire in 8 anni di cui 2 in preammortamento. Le agevolazioni sono erogate in regime *de minimis*. Le domande vengono inoltrate telematicamente tramite la procedura messa a disposizione dal sito di INVITALIA.
- Con D.G.R. 1130/2017 “Disciplinare regionale in materia di tirocini extracurriculari”, la Regione ha, inoltre, recepito la normativa nazionale. Il tirocinio extracurricolare è una misura di politica attiva del lavoro che mira a creare un contatto diretto tra soggetto ospitante e tirocinante allo scopo di favorirne l'acquisizione di competenze professionali e l'inserimento lavorativo. Nell'ambito della prima fase di Garanzia Giovani, detta misura, ha consentito di raggiungere ottimi risultati in termini occupazionali.
- Attraverso l'Avviso Pubblico “per il sostegno a percorsi innovativi di alternanza scuola-lavoro nella Regione Basilicata. Industria 4.0” potranno essere messi in campo percorsi innovativi di alternanza scuola lavoro coerenti con gli obiettivi del Piano Nazionale “Industria 4.0” e con il Piano Regionale Triennale “Ricerca e Innovazione (*Smart Specialization*) per la formazione e l'occupazione dei giovani in Basilicata”.
- Un ulteriore strumento di ingegneria finanziaria, a valere sulle risorse del PO FSE Basilicata, da attivare in ambito regionale quale forma di sviluppo di impresa e di creazione di nuove opportunità di lavoro è il microcredito. Detto strumento si rivolge alla creazione o allo sviluppo di forme di impresa e di lavoro autonomo, con meno di 5 anni di attività e con numero di dipendenti non superiore a 5 per le imprese individuali ed i lavoratori autonomi e a 10 per le società di capitali. Il finanziamento agevolato non potrà eccedere il limite di 25.000 euro (integrabile di ulteriori 10.000 € alle condizioni previste dalla legge), da restituire in un arco temporale non superiore ai 7 anni.





## 7. Semplificazioni e governance

### 7.1 Orientamento generale

La semplificazione normativa e amministrativa, al pari di incentivi fiscali ed agevolazioni doganali, rappresenta uno degli elementi di attrattività per le imprese che decidano di localizzarsi o investire nelle istituende ZES.

A fronte dell'aumento di funzioni di carattere amministrativo – cui ha fatto seguito l'incremento di strutture deputate all'adempimento delle stesse – anche nel nostro Paese si è avvertita l'esigenza di eliminare inutili e gravosi “passaggi” che, sommati alla mancanza di continuità della macchina amministrativa, rappresentano, nella competizione tra economie ed ordinamenti, un forte ostacolo all'attrattività e alla competitività di un territorio.

A modifica ed integrazione dell'art. 5 comma 1 lett. a) del decreto-legge 91/2017 – convertito, con modificazioni, in legge 3 agosto 2017 n.123 – è intervenuto il decreto-legge 135/2018 – convertito, con modificazioni, in legge 11 febbraio 2019, n. 12 – concernente il tema della *semplificazione per le ZES e ZLS*. Si tratta, nella sostanza, di:

- **accelerare i procedimenti** attraverso la riduzione di 1/3 dei termini riguardanti:
  - l'ambiente (VIA, VAS, AIA, AUA);
  - l'edilizia (indistintamente dal tipo di procedimento);
  - il rilascio di autorizzazione paesaggistica;
  - la conclusione dei procedimenti e la segnalazione certificata di inizio attività (artt. 2 e 19 della legge 241/90);
  - le concessioni demaniali portuali;
- **adottare lo strumento della conferenza semplificata** (art. 14-bis legge 241/90), con riduzione a metà dei relativi termini, per “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”;
- **assicurare**, per mezzo del Comitato di indirizzo della ZES, **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 dell'attività economica nella ZES”;
  - “è disponibile in formato digitale, in almeno una lingua diversa dall'italiano”;
  - “è organizzato sulla base di moduli e formulari standardizzati per la presentazione dell'istanza nei quali è, in particolare, indicata la presenza di eventuali vincoli ambientali e urbanistico-paesaggistici nonché di eventuali termini di conclusione del procedimento”;
- **velocizzare gli interventi di urbanizzazione primaria** (entro 90 giorni dalla presentazione della relativa istanza) richiamando in caso di mancato rispetto del suddetto termine, le disposizioni di cui all'art. 2-bis, legge 241/90.

A questo si aggiunga l'ulteriore possibilità, accordata alle Regioni, di formulare all'Autorità politica delegata per la coesione territoriale – Ministro per il Sud – *“una proposta di protocollo di convenzione per l'individuazione di ulteriori procedure semplificate e regimi procedurali speciali”*.





In ottemperanza all'attuale quadro normativo, le regioni Puglia e Basilicata ritengono di doversi affidare a poche ma incisive misure che – in coerenza con i criteri di **economicità, efficacia, imparzialità, pubblicità, legalità e trasparenza** già enunciati dalla legge 241/90 – garantiscano l'insediamento e lo sviluppo di imprese in area ZES.

La Regione Puglia e la Regione Basilicata, hanno avviato da diversi anni – attraverso l'adozione di leggi regionali, regolamenti e linee guida – un percorso di semplificazione amministrativa che, ad oggi, rappresenta un primo strumento operativo utilizzabile nell'ambito delle procedure di insediamento in area ZES. Tuttavia, al fine di rendere maggiormente competitiva l'istituenda ZES Interregionale Ionica, occorrerà dotarsi di ulteriori – e più incisivi – strumenti legislativi ed amministrativi che possano dunque facilitare ed incentivare l'attuazione di progetti di investimento nei territori individuati dal presente Piano.

A tal proposito, la Regione Puglia e la Regione Basilicata garantiranno la più ampia semplificazione di procedimenti amministrativi, attraverso **leggi regionali e regolamenti attuativi**.

Le due regioni, in ottemperanza a quanto disposto dal comma 4 dell'art. 4 del d.p.c.m. 25 gennaio 2018 n. 12 sulle **“modalità di cooperazione interregionale”**, intendono proporre, secondo le forme stabilite dai rispettivi ordinamenti, un **set di misure comuni**.

#### *Set di misure comuni*

- utilizzare, nell'ambito dei procedimenti autorizzativi, **regimi di mera comunicazione o segnalazione di inizio attività** o, comunque, regimi il più possibile semplificati;
- individuare, per chiunque abbia interesse a investire in area ZES, lo **Sportello Unico Amministrativo (SUA)** istituendo presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, come responsabile unico del procedimento ai sensi della legge n. 241 del 1990; lo Sportello si avvarrà delle Strutture di Progetto di Puglia e Basilicata, con riguardo a tutti gli aspetti procedurali e amministrativi, funzionali al completamento del procedimento e di un Ufficio ZES, istituendo presso il porto di Taranto per tutti gli aspetti informativi e pre-istruttori;
- trasferire alla **competenza esclusiva del Comitato di indirizzo** – che la esercita attraverso la descritta struttura operativa – la formazione e il rilascio di un'**autorizzazione unica (AU-ZES)**, a valle di provvedimenti legislativi che disciplinino tale fattispecie. L'autorizzazione unica sostituisce tutte le autorizzazioni, intese, licenze, concessioni, nulla osta e permessi che debbano comunque essere resi da altri enti (Comuni, Province, Città Metropolitana, Consorzi ASI 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 lett. a) del decreto-legge 91/2017;
- individuare le procedure di insediamento in area ZES come procedure di **interesse pubblico strategico**, pertanto avente carattere prioritario in termini di avvio dei procedimenti autorizzativi;
- **ridurre i tempi** previsti per l'espletamento delle procedure, in applicazione dell'attuale normativa in tema di semplificazione (d.p.r. 194/2016 - Regolamento recante norme per la semplificazione e l'accelerazione dei procedimenti amministrativi; legge 241/1990 e s.m.i. ed altra; d.l. 91/2017);





- procedere alla **soppressione di norme e leggi** non più attuali e/o alla creazione di testi unici in materie specifiche (norme ambientali regionali, pianificazione e gestione del territorio, attività produttive);
- definire le procedure di **deroga** ed i poteri sostitutivi;
- adottare la **conferenza di servizi semplificata** quale unico strumento operativo per l'acquisizione di 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;
- procedere alla completa **digitalizzazione** dei procedimenti autorizzativi;
- definire modalità comuni di **verifica e controllo** degli obiettivi attesi.

La Regione Puglia e la Regione Basilicata si impegnano, altresì, ad **accogliere in toto** tutte le indicazioni in materia di semplificazioni individuate dal decreto-legge 91/2017, comprese quelle che verranno approvate dalla Cabina di regia nazionale, secondo quanto disposto dall'art. 5 comma 1, lettera a)-*quinques* del d.l. richiamato.

A **livello operativo**, le **Struttura di Progetto di Puglia e Basilicata**<sup>33</sup> saranno deputate, rispettivamente, al coordinamento del complesso e articolato sistema di Dipartimenti o Agenzie regionali competenti *ratione materiae* per vari aspetti della ZES; entrambe le Strutture si occuperanno, per i territori di propria competenza, di espletare ogni procedura necessaria all'acquisizione delle autorizzazioni propedeutiche al rilascio, da parte del Comitato di indirizzo, dell'Autorizzazione Unica ZES.

## 7.2 Quadro normativo ed amministrativo regionale della Puglia

In attuazione delle diverse normative nazionali che si sono succedute nel tempo e che hanno apportato importanti modifiche alla legge n. 241 del 1990, la Regione Puglia ha avviato un processo di regolamentazione finalizzato ad una generale semplificazione amministrativa con particolare riferimento alla riduzione e al rispetto dei termini di conclusione dei procedimenti. Le disposizioni regionali si sono poste la finalità di una più efficace azione amministrativa e, a garanzia dei cittadini, delle imprese e degli investitori, sono state introdotte politiche e misure di trasparenza, semplificazione amministrativa, prevenzione della corruzione.

Il **Regolamento regionale 4 giugno 2015, n. 13** disciplina il **procedimento amministrativo** in conformità alle disposizioni contenute nella normativa nazionale, fissando disposizioni generali per il responsabile del procedimento e individuando i procedimenti amministrativi per i quali sia previsto un termine di durata diverso e più lungo rispetto a quello ordinario di trenta giorni, prescritto dall'art. 2, comma 2, della legge n. 241 del 1990.

La norma regionale si pone la finalità di **ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni** con la pubblicazione dei dati informativi sull'organizzazione e i procedimenti. In ottemperanza a tali disposizioni la Regione pubblica l'elenco delle tipologie di procedimento svolte da ciascun ufficio di livello dirigenziale non generale, il termine per la conclusione di ciascun procedimento ed ogni altro termine procedimentale; il nome del responsabile del

<sup>33</sup> Cfr. art. 8, comma 4 del d.p.c.m. 25 gennaio 2018, n.12.





procedimento e l'unità organizzativa responsabile dell'istruttoria, dell'adozione del provvedimento finale e le scadenze e modalità di adempimento dei procedimenti individuati.

A tal fine è stata condotta un'attività di censimento di tutti i procedimenti amministrativi che caratterizzano l'attività regionale con una procedura informatizzata che consente di raccogliere e pubblicare tutte le informazioni richieste dal legislatore, nonché garantire una maggiore trasparenza dell'attività amministrativa, con particolare riguardo al monitoraggio dei tempi procedurali.

In questa direzione vanno anche le disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione; la Regione Puglia risponde all'obbligo di legge secondo il quale le amministrazioni pubbliche oltre alla ricognizione, alla raccolta e alla pubblicazione dei dati, devono provvedere al monitoraggio periodico del rispetto dei tempi procedurali, alla tempestiva eliminazione delle anomalie e alla pubblicazione dei risultati del monitoraggio nel sito *web* istituzionale. Nella sezione *online* "attività e procedimenti"<sup>34</sup> risultano attualmente censiti circa 1.700 procedimenti per i quali ogni utente può reperire tutte le informazioni che interessano. Il regolamento riporta nella Tabella "A" i termini per la conclusione dei procedimenti, stabilendo che il termine massimo per la conclusione dei procedimenti non espressamente indicati nella tabella e non disciplinati da specifiche disposizioni di legge statali o regionali, è di trenta giorni.

Da ultimo, la **DGR 1293/2017** ha istituito un Tavolo di lavoro per procedere ad armonizzare le diverse banche dati in cui sono indicati i procedimenti e i processi dell'Amministrazione regionale con la finalità, tra l'altro, di procedere all'aggiornamento dei procedimenti amministrati individuati in allegato al regolamento 13/2015.

La Puglia, inoltre, ha dato attuazione alla legge 7 agosto 2015 n. 124 e decreto legislativo 30 giugno 2016, n. 126, attuativo della delega in materia di **segnalazione certificata di inizio attività (SCIA)**, che prevede, all'articolo 2, comma 1, l'adozione da parte delle amministrazioni statali di moduli unificati e standardizzati che definiscono esaustivamente, per tipologia di procedimento, i contenuti tipici e la relativa organizzazione dei dati delle istanze, delle segnalazioni e delle comunicazioni, nonché della documentazione da allegare. La modulistica unificata è stata adottata sia con riferimento alle attività commerciali e assimilate che in materia di attività edilizia.

In armonia con le finalità di efficienza nei tempi dei procedimenti amministrativi, con l.r. 19 luglio 2013 n. 19, la Regione Puglia ha eliminato tutti gli organismi collegiali superflui e ha provveduto al riordino degli stessi a livello tecnico-amministrativo e consultivo, ottenendo la **semplificazione dei procedimenti amministrativi**.

In materia di valutazione dell'impatto ambientale, di particolare interesse, ai fini della semplificazione dei relativi procedimenti, è la legge 03 luglio 2014 n. 4, di modifica alla legge regionale 12 aprile 2001, n. 11, "**Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale**".

La legge si pone l'obiettivo di ottimizzare e razionalizzare i tempi decisionali, semplificando l'*iter* del procedimento amministrativo con un maggiore coinvolgimento partecipativo dei soggetti istituzionali coinvolti, mediante lo strumento della **Conferenza di servizi** disciplinata dalla legge 241/90.

<sup>34</sup> <http://trasparenza.regione.puglia.it/attivita-c-procedimenti/tipologie-di-procedimento>





Il provvedimento di VIA assorbe e sostituisce una serie di ulteriori autorizzazioni e provvedimenti in materia ambientale e di tutela del patrimonio culturale, i cui soggetti istituzionali titolari delle relative potestà amministrative sono chiamati ad esprimersi in seno alla suddetta conferenza di servizi.

La legge, quindi, coniuga la tutela dell'ambiente e del territorio con la semplificazione e velocizzazione dei procedimenti, utilizzando strumenti decisori più snelli e tempistica procedimentale certa. Prevede che l'autorità competente alla procedura VIA provveda anche al coordinamento dei procedimenti amministrativi e all'acquisizione unitaria delle autorizzazioni necessarie anche in materia di progetti relativi a opere pubbliche e di pubblica utilità per progetti di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili.

Nel percorso di semplificazione normativa va inclusa anche la l.r. 26 ottobre 2016, n. 28 che ha dettato **“Misure di semplificazione in materia urbanistica e paesaggistica”**. La legge si rivolge ai cittadini ed alle amministrazioni locali, chiarendo i tempi e le modalità dei procedimenti. Si propone la finalità di riordino e semplificazione procedimentale per l'adeguamento dei piani territoriali alla pianificazione paesaggistica, di funzionamento delle Commissioni locali per il Paesaggio e di esercizio delle funzioni delegate in materia paesaggistica. La legge semplifica le procedure per alcune modifiche agli strumenti urbanistici vigenti e raccorda le disposizioni legislative in materia paesaggistica con il PPTR.

In questo quadro normativo sinteticamente riportato, va inclusa la materia delle liberalizzazioni con particolare riferimento alla l.r. n. 5/2010, articolo 14, la quale ha disposto l'attuazione della Direttiva 2006/123/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno. La Direttiva europea (meglio conosciuta come **“Direttiva Servizi”** o **“Direttiva Bolkestein”**) ha dettato principi sulla libera prestazione dei servizi nel mercato interno dei servizi per agevolare la libertà di stabilimento dei prestatori dei servizi e la libera prestazione degli stessi negli Stati membri dell'UE, in un'ottica di maggiore competitività ed equilibrio dei mercati, in modo tale che sia le imprese che i consumatori possano trarre il massimo beneficio dalle opportunità che questi offrono.

A tali principi generali si ispirano, in particolare, le norme concernenti i procedimenti e i criteri riferiti per il rilascio delle autorizzazioni amministrative in materia di commercio con particolare riferimento all'introduzione di procedimenti subordinati a Segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) con efficacia immediata, al ricorso allo Sportello Unico, implementazione delle procedure per via elettronica, eliminazione degli adempimenti amministrativi superflui o eccessivi a carico di cittadini e imprese.

La Regione Puglia ha di recente approvato la l.r. n.48 del 01 dicembre 2017 (Burp n.136/2017) in materia di **“Norme in materia di titoli abilitativi edilizi, controlli sull'attività edilizia e mutamenti della destinazione degli immobili”**<sup>35</sup>.

Tale recente normativa reca disposizioni in materia di comunicazioni di inizio lavori asseverate (CILA), segnalazioni certificate di inizio attività (SCIA) e segnalazioni certificate presentate ai fini dell'agibilità; in particolare, essa recepisce il superamento del certificato di agibilità, l'innovazione della modulistica unificata di recente introduzione legislativa

<sup>35</sup> <http://www.regione.puglia.it/documents/10192/18062887/LR48.pdf/c12d7bc0-8ffb-4f68-8f48-3656dacc576a?version=1.0>





regionale ed agisce in coordinamento con le norme su Piano Casa e sulla Rigenerazione urbana.

Il testo normativo disciplina le modalità di effettuazione dei controlli in ordine alle comunicazioni di inizio lavori asseverate, che devono essere effettuate entro dieci giorni dalla presentazione della documentazione dallo sportello unico per l'edilizia (SUE).

I controlli, a campione e con cadenza almeno bimestrale, devono essere effettuati dai Comuni nella quota non inferiore al 20 per cento delle comunicazioni presentate. Per quanto riguarda invece le segnalazioni certificate presentate ai fini dell'agibilità, i Comuni possono definire modalità dei controlli mensili a campione in quota non inferiore al 20 per cento prevedendo l'ispezione delle opere. Per entrambe le fattispecie, nei casi di esito negativo dei controlli, ferme restando le applicazioni delle sanzioni previste, viene ordinato di conformare l'opera entro 60 giorni.

Con l'approvazione della predetta legge, inoltre, è stata abrogata la l.r. n.12 del 7 aprile 2014 in materia di certificato di agibilità – non più previsto dalle leggi nazionali – e sono state introdotte disposizioni per il coordinamento della normativa regionale alle norme nazionali in materia di SCIA.

Nel quadro generale della semplificazione rientra anche l'obiettivo della qualità delle norme raggiunto con la l.r. n. 29 del 02 novembre 2011 recante **“Semplificazione e qualità della normazione”** in coerenza anche a livello comunitario, in quanto la qualità della normazione costituisce parte integrante della strategia di Lisbona. Con la riforma del Titolo V della Costituzione, la semplificazione e la qualità della normazione sono diventate obiettivi comuni dello Stato e delle Regioni.

In coerenza con i numerosi interventi normativi statali, la legge regionale detta principi generali per la produzione normativa con finalità di semplificazione e miglioramento della qualità della regolamentazione. La Regione Puglia ha recepito l'impegno a ridurre progressivamente e costantemente il numero delle leggi vigenti, ad adottare Testi Unici, ad introdurre i modelli di Analisi di Impatto della Regolamentazione (AIR) e di Valutazione di Impatto della Regolamentazione (VIR), ad unificare i manuali di drafting e ad attuare i piani di azione e le leggi in materia di qualità della regolamentazione.

Nell'ottica di semplificazione, infine, la Regione Puglia intende riappropriarsi, per le sole aree ZES, dei poteri delegati alle Province – di cui all'art. 109 del T.U. ambiente – ed affidarli, per i territori di rispettiva competenza, ai Comitati di Indirizzo della ZES Interregionale Ionica e della ZES Interregionale Adriatica.

### 7.3 Quadro normativo ed amministrativo regionale della Basilicata

La Regione Basilicata ha avviato un processo di semplificazione ed efficientamento della pubblica amministrazione già da diversi anni, sia per adeguare la normativa regionale alle norme di carattere nazionale che hanno avviato la riforma dei procedimenti amministrativi, sia nella consapevolezza che la semplificazione amministrativa è ormai da ritenersi aspetto fondamentale al fine di promuovere efficaci politiche di sviluppo del territorio.

Già nel 2011, a seguito di un dibattito che ha coinvolto vari soggetti interessati al tema, tra i quali sindacati ed organizzazioni di categoria, con **Delibera di Giunta Regionale n.1572**, è stata istituita la **“Task force per la sburocratizzazione”** con compiti di predisporre interventi di semplificazione amministrativa e di riordino delle norme regionali per favorire lo sviluppo, la competitività, la crescita economica e l'innovazione del sistema produttivo lucano.





La creazione della Task force, nell'ambito del Programma "Obiettivo Basilicata 2012 – Patto di sistema per il lavoro e la crescita", scaturisce dalla consapevolezza che la complicazione burocratica è una delle principali cause dello svantaggio competitivo del Paese.

La Regione Basilicata, attraverso il lavoro della Task force, ha inteso stabilire i percorsi da attuare per l'effettiva rimozione o la significativa riduzione di adempimenti amministrativi superflui o eccessivi e dei relativi costi, nonché la riduzione dei tempi per il loro espletamento, ispirando la propria azione legislativa ed amministrativa al principio di semplicità e chiarezza dei rapporti tra cittadini, imprese ed istituzioni.

Viene pertanto affidato alla Task force l'individuazione delle procedure, degli adempimenti più costosi da semplificare e di valutare l'efficacia di ogni intervento sulla stima dei risparmi ottenuti per favorire lo sviluppo, la competitività, la crescita economica e l'innovazione del sistema produttivo lucano.

Sull'input di detta iniziativa ed anche sulla scorta del lavoro effettuato, diversi provvedimenti legislativi ed amministrativi regionali sono stati adottati nell'ottica della semplificazione.

La **L.R. 27 gennaio 2015 n.4 - "Collegato alla legge di stabilità regionale 2015"** dedica l'intero Capo I alle disposizioni in materia di semplificazioni nei settori della pianificazione urbanistica e delle procedure ambientali, che tanto incidono sui tempi dei procedimenti autorizzativi.

La suddetta L.R. 4/2015 ha modificato la L.R. 23/1999 "Legge Urbanistica Regionale", recependo la normativa nazionale ed introducendo semplificazioni amministrative e procedurali con l'**obiettivo di coordinare le procedure di compatibilità e valutazione ambientale strategica con quelle di approvazione di strumenti di pianificazione.**

Le modifiche hanno riguardato altresì le procedure per la convocazione della conferenza di pianificazione, anche nel presupposto della semplificazione delle stesse ed il ricorso alla procedura semplificata per l'approvazione di varianti che non incidono sulla densità edilizia e sui regimi d'uso, la riduzione dei tempi della partecipazione ai procedimenti mediante osservazioni, l'introduzione del "silenzio assenso" in caso di mancato parere da parte degli enti interessati.

Inoltre, l'Art. 18 della L.R. 4/2015, dispone che nelle more dell'emanazione della normativa regionale in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), in attuazione della Direttiva 2001/42/CE e del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., al fine di perseguire gli obiettivi della semplificazione e migliorare l'efficacia dell'azione amministrativa, i Piani di Gestione dei siti Rete Natura 2000, redatti in ossequio alla Direttiva 92/43/CE e al D.P.R. 357/97 ss.mm.ii., non sono sottoposti a valutazione ambientale strategica (VAS).

Con la **Legge Regionale 17 novembre 2016, n. 1 - "Nuovo statuto della Regione Basilicata"** il principio della semplificazione amministrativa entra a far parte dello nuovo statuto regionale come principio cardine da osservare dal legislatore regionale e dagli organi del procedimento amministrativo.

L'art. 61 del nuovo statuto regionale stabilisce che:

- la legge assicura il giusto procedimento a tutti gli interessati; in particolare, valorizza la loro partecipazione al procedimento e garantisce l'accesso a tutte le informazioni;





- le funzioni pubbliche sono svolte nel rispetto dei criteri di economicità, di efficacia, di pubblicità, di imparzialità e di trasparenza. La legge favorisce la semplificazione amministrativa;
- la Regione sostiene e promuove l'utilizzo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione;
- la Regione garantisce il diritto dei cittadini e delle imprese di accedere in modalità digitale a tutti i dati, documenti e servizi di loro interesse ed assicura la semplificazione nella fruizione dei servizi alla persona, riducendo la necessità dell'accesso fisico agli uffici pubblici.

Con **Deliberazione di Giunta Regionale n. 22 giugno 2016, n. 689** viene fatto un deciso passo in avanti in tema di semplificazione amministrativa in materia ambientale, con l'approvazione delle **“Linee guida regionali in materia di autorizzazione unica ambientale e adozione del modello semplificato ed unificato per la richiesta di autorizzazione unica ambientale”**.

Dette Linee guida recepiscono le norme stabilite dal DPR 13 marzo 2013 n.59 che ha introdotto nel panorama legislativo l'Autorizzazione Unica Ambientale (A.U.A.), uno strumento fortemente innovativo in materia, che semplifica e stabilisce regole più chiare dirette a facilitare gli adempimenti amministrativi a carico soprattutto delle piccole e medie imprese, nonché per la collocazione di impianti non soggetti ad autorizzazione integrata ambientale (A.I.A.).

Le Linee guida si collocano in tale ambito, con l'obiettivo di fornire alle autorità competenti in materia ambientale, ai SUAP, ai soggetti interessati agli insediamenti, ai gestori di servizi, indicazioni operative relative al rilascio di detta autorizzazione.

Come noto l'A.U.A. prevede l'accorpamento in un unico provvedimento autorizzativo di diversi titoli abilitativi. Le Linee guida regionali ne definiscono modalità procedurali, competenze e responsabili, con il chiaro obiettivo di rispondere alla duplice esigenza di garantire la tutela dell'ambiente e di ridurre, contestualmente, gli oneri burocratici a carico degli operatori privati e pubblici, determinando un miglioramento in termini di efficacia dell'intero sistema autorizzativo.

Sempre in tema di semplificazione amministrativa in materia ambientale, con la **Deliberazione di Giunta Regionale 9 marzo 2017, n. 197** sono state approvate le **“Linee guida regionali per l'individuazione delle modifiche sostanziali dell'Autorizzazione Integrata Ambientale (A.I.A.) e aggiornamento della modulistica relativa ai procedimenti di Autorizzazione Integrata Ambientale”**.

Anche per queste ultime Linee guida, i principi della semplificazione e della certezza dei procedimenti da adottare, hanno portato la Regione Basilicata a recepire la mutata normativa nazionale, dotandosi di uno strumento operativo a disposizione dei soggetti interessati a questo tipo di iter autorizzativo, fornendo loro anche una modulistica standardizzata da utilizzare.

Ulteriori provvedimenti adottati dalla Regione Basilicata sul tema della semplificazione amministrativa sono stati indirizzati alla **standardizzazione della modulistica**, in applicazione degli accordi sanciti in sede di Conferenza Unificata.

Tra questi le **Deliberazioni di Giunta Regionale del 21 giugno 2017, n.594 e del 29 settembre 2017, n.1029**, con le quali è stata approvata la **“modulistica standardizzata per la presentazione di segnalazioni, comunicazioni e istanze in materia di attività commerciali e assimilate”**.





In precedenza altri atti deliberativi hanno recepito gli accordi sanciti in Conferenza Unificata per la **“standardizzazione della modulistica per la presentazione di SCIA e Permessi di Costruire”**.

Il processo di standardizzazione della modulistica e delle procedure è tuttora in corso e dovrà interessare diversi ambiti nei quali l'iter autorizzativo costituisce tuttora un ostacolo burocratico alla libera impresa.

Inoltre la standardizzazione della modulistica e delle procedure consentirà di dare impulso ed incrementare l'utilizzo del **“procedimento amministrativo digitale”** per quanto previsto dal Codice dell'Amministrazione Digitale, nell'ottica della trasparenza e della semplificazione.

#### 7.4 Governance della ZES Interregionale Ionica

Il **sistema di governance** del processo attuativo della ZES Interregionale Ionica prevede la definizione di un *modello organizzativo* – che sarà, in ogni caso, disciplinato da un apposito Regolamento – in grado di:

- **attivare gli iter procedurali** previsti per l'implementazione delle azioni riconducibili alla proposta di ZES, anche esercitando modelli di semplificazione amministrativa utili ad agevolare i processi di sviluppo economico delle aree individuate;
- stabilire forme adeguate di raccordo tra le varie componenti - regionali<sup>36</sup> e portuale - della governance;
- **assicurare il corretto e puntuale coinvolgimento delle strutture amministrative interne** alle amministrazioni regionali coinvolte nel processo *ratione materiae*;
- attivare l'**adeguato coinvolgimento degli interlocutori istituzionali territoriali coinvolti** (es. Consorzi ASI, gestori interporti ed aeroporti, Comuni, enti datoriali, Prefetture, etc.), promuovendo specifici accordi/atti/intese/protocolli – tra e con gli stessi – al fine di attivare processi e procedure confacenti e rispondenti alle esigenze di sviluppo delle aree e dei territori ricadenti nel perimetro della ZES (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, etc.);
- **gestire la proficua partecipazione del partenariato economico e sociale** al processo implementativo delle “aree ZES”;
- **garantire le condizioni di accessibilità** dall'esterno a beneficio della potenziale domanda da parte di operatori economici interessati al processo;
- **rappresentare un punto unico di contatto**, per chiunque abbia interesse a localizzarsi in area ZES, 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 delle ZES sarà conforme a quanto previsto dallo statuto e dalle singole leggi regionali che disciplinano le macchine amministrative regionali, tenendo anche conto delle recenti riforme intervenute in materia.

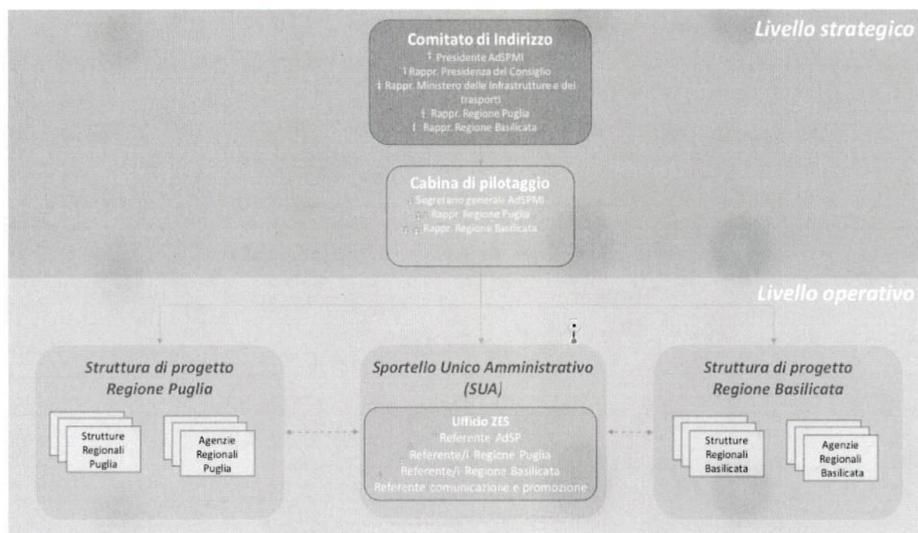
<sup>36</sup> Per la Regione Puglia si fa riferimento alla costituzione di una “Struttura di Progetto” di cui al II co. dell'art. 1 del sistema pugliese MAIA (come specificato nel paragrafo 6.4.1).





La governance della ZES Interregionale Ionica è articolata – secondo un approccio integrato – attorno ad una struttura che vede il **Comitato di Indirizzo** in relazione funzionale e programmatica con:

- una **Cabina di Pilotaggio Interregionale Puglia-Basilicata**, presieduta dal Segretario dell'AdSP del Mar Ionio, con funzioni di supporto al Comitato di Indirizzo per le attività di programmazione delle attività di promozione, localizzazione degli investimenti, monitoraggio e collegamento con le strutture operative regionali;
- lo **Sportello Unico Amministrativo (SUA)** – istituendo presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – che, quale Responsabile unico del procedimento, si avvarrà:
  - di un **Ufficio ZES**, allocato presso la sede dell'AdSPMI e composto (come meglio specificato al paragrafo 7.4.2.1 "Ufficio ZES") sia da personale dell'Autorità che da personale in servizio presso le due Regioni<sup>37</sup> e che supporterà il RUP per la gestione di quella parte di istanze pervenute al SUA relative alla ZES;
  - delle **Strutture di Progetto della Regione Puglia e della Regione Basilicata** delegate al procedimento istruttorio su base territoriale.



## 7.4.1 Il livello strategico-politico

### 7.4.1.1 Il Comitato di indirizzo

Il necessario contemperamento tra esigenze di carattere pratico, tecnico ed operativo ha portato Puglia e Basilicata, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 4 comma 4 del d.p.c.m. 25 gennaio 2018 n.12 sulle "modalità di cooperazione interregionale", a

<sup>37</sup> Come previsto dagli artt. 6 comma 1 lett. l) e art. 8 comma 4 del d.p.c.m. 25 gennaio 2018 n.12.





definire, di concerto, una struttura nella quale, in ottica sinergica, far convergere strategie operative di sviluppo ed interessi comuni.

Il soggetto per l'amministrazione dell'area ZES, è identificato in un **Comitato di Indirizzo** composto dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, che lo presiede, da un rappresentante delle regioni, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti<sup>38</sup>; svolge, "nel rispetto degli ambiti di competenza delle regioni e degli enti locali e delle attribuzioni di cui all'articolo 4 del decreto-legge n. 91/2017, nonché nel rispetto del Piano di sviluppo strategico di cui all'articolo 4, comma 5, del decreto-legge n. 91/2017 e dell'articolo 6"<sup>39</sup>, i compiti previsti dall'art. 8 del d.p.c.m. n. 12 del 25 gennaio 2018.

Il Comitato di indirizzo si occuperà, in particolare, di:

- gestire, coordinare e definire le strategie della ZES, nel rispetto del Piano di sviluppo strategico;
- assicurare, all'interno della ZES, l'insediamento e la piena operatività delle imprese, nonché le condizioni per l'accesso e l'utilizzo delle infrastrutture tecniche ed economiche esistenti e previste nel Piano di sviluppo strategico;
- verificare che le imprese beneficiarie mantengano la loro attività nell'area ZES per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni;
- formalizzare, con le istituzioni locali e statali interessate, protocolli e convenzioni volte a disciplinare procedure semplificate e regimi procedimentali speciali sulla base dei criteri derogatori e delle modalità individuate dall'art. 5 comma 1 lettera a) del D.L. 91/2017 come modificato dalla legge 11 febbraio 2019 n.12.
- adottare, a maggioranza assoluta dei componenti, un proprio regolamento interno che, oltre a disciplinare/regolare il suo funzionamento, definisca le modalità coinvolgimento dei Sindaci delle aree interessate e gli strumenti che assicurino la consultazione periodica di enti locali sul cui territorio insiste la ZES, nonché delle associazioni imprenditoriali e delle organizzazioni sindacali;
- promuovere sistematicamente l'area ZES, al fine di attrarre investitori nazionali ed internazionali.

In conformità a quanto disposto dall'art. 6 comma 1 lettera i) del d.p.c.m. 25 gennaio 2018 n.12, "il Piano di sviluppo strategico deve contenere, fra l'altro, il nominativo del rappresentante della regione o delle regioni, in caso di ZES interregionale, nel Comitato di indirizzo".

**Il rappresentante della Regione Puglia nel Comitato di indirizzo della ZES Interregionale Ionica è il Presidente della Regione Puglia (o suo delegato).**

**Per la Regione Basilicata, il rappresentante designato è il Presidente della Regione Basilicata (o suo delegato).**

#### 7.4.1.2 Cabina di pilotaggio ZES Interregionale Ionica

La costituzione di una **Cabina di Pilotaggio interregionale Puglia-Basilicata** si giustifica, da un lato, con la necessità di supportare, anche a **livello strategico-politico**, il

<sup>38</sup> Come indicato all'Art. 4, comma 6 del decreto-legge 91/2017, convertito in legge 3 agosto 2017 n.123.

<sup>39</sup> Art. 8, comma 2 del d.p.c.m. 25 gennaio 2018, n.12.





Comitato di indirizzo della ZES Ionica e, dall'altro, con l'esigenza di guidare e coordinare (pilotaggio) le **Strutture di progetto** regionali e l'Ufficio ZES nell'espletamento dei compiti all'uopo richiesti: così facendo il Comitato, nell'esercizio delle sue funzioni, si avvale, come riferisce la norma, del "*Segretario generale, secondo le indicazioni del Piano di sviluppo strategico*"<sup>40</sup>, nonché delle "*strutture amministrative delle regioni e degli enti locali interessati, che, 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*"<sup>41</sup>.

In particolare, la Cabina di pilotaggio:

- fornirà **supporto** al Comitato di indirizzo, relativamente alle attività di:
  - pianificazione delle attività del livello operativo;
  - regolamentazione dei processi della ZES e loro eventuale aggiornamento;
  - programmazione delle attività di promozione e marketing;
  - localizzazione strategica degli investimenti;
  - monitoraggio dello stato di attuazione del Piano ZES;
  - monitoraggio degli investimenti in area ZES.
- al fine di garantire il pieno raggiungimento degli obiettivi delineati dal Piano di Sviluppo Strategico della ZES, nonché la piena operatività delle strutture regionali coinvolte, svolgerà funzioni di **collegamento** e **coordinamento** delle strutture del livello operativo.

La Cabina di Pilotaggio – i cui compiti di dettaglio verranno meglio definiti dal Regolamento della ZES Interregionale Ionica – sarà composta da:

- **Segretario generale**<sup>42</sup> dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, con funzioni di coordinamento;
- per la **Regione Puglia**:
  - Direttore (o suo delegato) del Dipartimento Sviluppo economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro;
  - Dirigente Programmazione Unitaria (o suo delegato);
- per la **Regione Basilicata**:
  - Direttore (o suo delegato) Dipartimento Politiche di Sviluppo, Lavoro, Formazione e Ricerca;
  - Direttore (o suo delegato) Dipartimento Programmazione e Finanze.

Laddove ritenuto opportuno, potranno essere coinvolti i responsabili di altre strutture regionali interessate.



<sup>40</sup> Art. 8 comma 4 del d.p.c.m. 25 gennaio 2018, n.12.

<sup>41</sup> Art. 6 comma 1, lettera l) del d.p.c.m. 25 gennaio 2018, n.12.

<sup>42</sup> A cui la disciplina riconosce l'esercizio di rilevanti poteri operativi. In particolare, ai sensi dell'art. 4, comma 7-bis della legge 3 agosto 2017 n.123, "Il Segretario generale dell'Autorità di sistema portuale può stipulare, previa autorizzazione del Comitato di indirizzo, accordi o convenzioni quadro con banche ed intermediari finanziari".



## 7.4.2 Il livello gestionale-amministrativo

### 7.4.2.1 Il SUA

L'art. 18 del decreto legislativo 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, in attuazione dell'art. 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124 – introduce, dopo l'art. 15 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, l'art. 15 bis secondo cui: “presso la AdSP opera lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) che, 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”.

Tale sportello, secondo quanto previsto dall'art. 5 comma 1 lett. a-ter) del d.l. 91/2017:

- opera “*quale responsabile unico del procedimento ai sensi della legge n. 241 del 1990 per la fase di insediamento, di realizzazione e di svolgimento dell'attività economica nella ZES*”;
- è disponibile “*in formato digitale, in almeno una lingua diversa dall'italiano*”;
- è organizzato “*sulla base di moduli e formulari standardizzati per la presentazione dell'istanza nei quali è, in particolare, indicata la presenza di eventuali vincoli ambientali e urbanistico-paesaggistici nonché di eventuali termini di conclusione del procedimento*”.

Al Comitato di indirizzo è, a tal proposito, affidato il compito di assicurare:

- “*il raccordo tra gli sportelli unici istituiti ai sensi della normativa vigente*”<sup>43</sup> e il SUA poc'anzi richiamato;
- “*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*”<sup>44</sup>.

Per quanto sopra, il SUA svolgerà funzione unica di front office rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto utilizzando – per le rispettive aree di competenza e con modalità che verranno meglio definite in apposito Regolamento ZES – la fase istruttoria alle Strutture di progetto di Puglia e Basilicata; nell'esercizio delle sue funzioni si avvarrà, altresì, di un Ufficio ZES.

### 7.4.2.2 L'Ufficio ZES

Per facilitare le scelte degli investitori e, più in generale, di tutti coloro i quali fossero interessati a localizzare la propria attività nella ZES Interregionale Ionica, la **Regione Puglia**, la **Regione Basilicata** e l'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio** si avvarranno dell'istituendo **Ufficio ZES** che, nell'ambito del SUA, sarà localizzato nel porto di Taranto.

L'Ufficio ZES avrà la seguente composizione minima (assicurata da personale in servizio presso l'AdSP e presso le due Regioni):

- n. 1 referente dell'Ufficio (AdSPMI) avrà il compito di organizzare l'attività dell'Ufficio, di tenere i contatti con la Cabina di pilotaggio e con le Strutture di progetto;

<sup>43</sup> Art. 5 comma 1 lett. a-ter) del d.l. 91/2017

<sup>44</sup> Art. 6 comma 2 lett. c) del d.p.c.m. 25/2018.





- n. 1 (o più) referente individuato dalla Struttura di Progetto della Regione Puglia;
- n. 1 (o più) referente individuato dalla Struttura di Progetto della Regione Basilicata;
- n.1 risorsa (o più) dedicata alla promozione e all'informazione della ZES Interregionale Ionica.

L'Ufficio ZES, in particolare:

- gestirà il front-end con le imprese insediate o che intendano insediarsi nella ZES;
- prenderà in carico le istanze pervenute e interloquirà con le Strutture di progetto regionali per la conseguente attività istruttorie, ove non interessino le aree di competenza del demanio portuale;
- predisporrà un dossier per ogni istanza (secondo tempistiche e procedure che saranno definite nel Regolamento di funzionamento della ZES da emanare);
- offrirà informazioni<sup>45</sup> relativamente, ad esempio a:
  - aree, lotti interessati ed infrastrutture;
  - procedure di accesso;
  - agevolazioni fiscali e finanziarie;
  - semplificazioni amministrative;
  - set di incentivi ed offerta di servizi complementari;
  - eventi, seminari, conferenze.
- acquisiti gli esiti positivi istruttori, trasmetterà le istanze al Comitato di Indirizzo per il rilascio dell'**Autorizzazione Unica ZES (AU-ZES)**.

#### 7.4.2.2 La struttura di progetto in Puglia

Il livello regionale sarà strutturato attorno alla **Struttura di progetto** e rappresenterà l'unica interfaccia regionale, a livello gestionale-amministrativo, del Comitato d'Indirizzo deputata allo svolgimento di funzioni di coordinamento di tutte le strutture regionali che – di volta in volta<sup>46</sup> – risulteranno competenti *ratione materiae*.

La Regione Puglia, per i suddetti fini si propone, in base alla delibera regionale n. 1518 del 31 luglio 2015 costitutiva del sistema MAIA (Modello Ambidestro per innovare la Macchina Amministrativa regionale), di cui al Bollettino Ufficiale della Regione Puglia – n. 110 del 4 agosto 2015, la costituzione di una **“Struttura di Progetto”** di cui al II co. dell'art. 7 del richiamato modello di sistema.

Pertanto, al fine di:

- sviluppare le attività inerenti (e che necessitano di integrazione fra le varie strutture amministrative);
- attivare procedure amministrative straordinarie;

verrà istituita la Struttura dirigenziale di Progetto denominata **“Struttura di progetto ZES Puglia”**.

La Struttura, coordinata da un *project leader*, che farà riferimento al **Dipartimento dello Sviluppo Economico**, si interfacerà di volta in volta con l'ufficio interessato, nonché con i seguenti Dipartimenti e/o Agenzie e Società regionali:

<sup>45</sup> Le informazioni saranno rese disponibili in formato cartaceo (brochure) e online, su apposita piattaforma web.

<sup>46</sup> Secondo quanto verrà stabilito nel Regolamento di *governance* della ZES.





- Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro;
- Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale ed Ambientale;
- Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio;
- Dipartimento Promozione della Salute, del Benessere Sociale e dello Sport per Tutti;
- Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personali e Organizzazione;
- Dipartimento Turismo, Economia della Cultura e Valorizzazione del Territorio;
- Aeroporti di Puglia s.p.a.;
- Agenzia per il Diritto allo Studio Universitario (A.DI.S.U.);
- Agenzia Regionale per il Turismo (Pugliapromozione);
- Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (A.R.P.A.);
- Agenzia Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione (A.R.T. I.);
- Agenzia Regionale per le Attività Irrighe e Forestali (A.R.I.F.);
- Agenzia Regionale per le Politiche Attive per il Lavoro (A.R.P.A.L.);
- Agenzia Regionale Sanitaria della Puglia (A.Re.S.);
- Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (A.S.S.E.T.);
- Innovapuglia s.p.a.;
- Puglia Sviluppo s.p.a.;

Infine, la richiamata *Struttura* avrà il compito, nel periodo temporale di esistenza della istituenda ZES, di contribuire ad **assicurare unitarietà, omogeneità ed efficienza nella programmazione, gestione e sviluppo delle risorse tecniche, finanziarie e umane.**

La titolarità della Struttura di Progetto sarà assegnata al **Dipartimento dello Sviluppo Economico.**

#### 7.4.2.3 La struttura di progetto in Basilicata

Come già detto, il Comitato di indirizzo espletterà le proprie funzioni attraverso le strutture (regionali) previste dall'art.5 comma 1 lettera l) del D.P.C.M. 12/2018.

Nell'ambito del livello di governance operativo della ZES, la Regione Basilicata ha previsto la definizione di un modello organizzativo che prevede una **Struttura di Progetto**, coordinata da un **project leader**, attraverso la creazione di un Ufficio incardinato presso il **Dipartimento Politiche di Sviluppo, Lavoro, Formazione e Ricerca**, che svolgerà le funzioni a questo attribuito, nell'ambito del SUA ed il Comitato di Indirizzo, nonché attraverso il coinvolgimento, ove necessario e ciascuno per le proprie competenze, degli altri uffici ed agenzie regionali, degli enti locali e di altri soggetti interessati a vario titolo ai diversi procedimenti. Tra i principali interlocutori su scala regionale si individuano:

- Il Dipartimento Programmazione e Finanze;
- Il Dipartimento Politiche Agricole e forestali;
- Il Dipartimento Ambiente ed Energia;
- Il Dipartimento Infrastrutture e Mobilità;
- Il Dipartimento Politiche della persona;
- L'Agenzia di Promozione Territoriale di Basilicata (A.P.T.);





- L'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (A.R.P.A. Basilicata);
- L'Agenzia Lucana di Sviluppo ed Innovazione in Agricoltura (A.L.S.I.A.);
- L'Agenzia Regionale Lavoro e Apprendimento Basilicata (A.R.L.A.B);
- Sviluppo Basilicata s.p.a.
- Società Energetica Lucana s.p.a (SEL);
- Struttura del trasferimento tecnologico regionale (T3 Innovation)

L'individuazione di un referente unico regionale per la ZES, è finalizzato a garantire l'efficacia e l'efficienza dei processi e ad individuare l'“unico” soggetto deputato alla gestione del procedimento amministrativo che dovrà curare, in qualità di amministrazione procedente, ogni fase dell'iter autorizzativo.

La richiamata **Struttura di Progetto** avrà altresì il compito, nel periodo temporale di esistenza della istituenda ZES, di contribuire ad **assicurare unitarietà, omogeneità ed efficienza nella programmazione, gestione e sviluppo delle risorse tecniche, finanziarie e umane.**





La seguente tabella riporta in forma sintetica composizione funzioni delle strutture di governance individuate.

STRUTTURA	COMPOSIZIONE	FUNZIONI
<b>Comitato di indirizzo</b>	Come da D.L. 91/2017	Come da D.L. 91/2017 e D.P.C.M. 12/2018
<b>Cabina di pilotaggio interregionale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Segretario Generale AdSPMI (con il compito di presiedere la Cabina)</li> <li>• <u>Regione Puglia:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Direttore (o suo delegato) del Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro</li> <li>• Dirigente Programmazione Unitaria</li> </ul> </li> <li>• <u>Regione Basilicata:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Direttore (o suo delegato) Dipartimento Politiche di Sviluppo, Lavoro, Formazione e Ricerca</li> <li>• Direttore (o suo delegato) Dipartimento Programmazione e Finanze</li> </ul> </li> </ul>	<p>Fornisce supporto al Comitato di indirizzo, in particolar modo relativamente a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pianificazione delle attività del livello operativo;</li> <li>• regolamentazione dei processi della ZES e loro eventuale aggiornamento;</li> <li>• programmazione delle attività di promozione e marketing;</li> <li>• localizzazione strategica degli investimenti;</li> <li>• monitoraggio dello stato di attuazione del Piano ZES;</li> <li>• monitoraggio degli investimenti in area ZES.</li> </ul> <p>Svolge funzioni di collegamento e coordinamento delle strutture del livello operativo che fa perno sull'Ufficio ZES</p>
<b>SUA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personale AdSPMI</li> </ul>	Come da D.L. 91/2017 riformato
<b>Ufficio ZES</b> (componenti da individuarsi tra il personale in servizio presso l'AdSPMI e le Regioni)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• n. 1 referente dell'Ufficio dell'AdSPMI</li> <li>• n. 1 (o più) referente individuato dalla Struttura di Progetto della Regione Puglia;</li> <li>• n. 1 (o più) referente individuato dalla Struttura di Progetto della Regione Basilicata;</li> <li>• n.1 risorsa (o più) dedicata alla promozione e all'informazione della ZES Interregionale Ionica;</li> </ul>	<p>Gestisce il front-end con le imprese insediate o che intendano insediarsi nella ZES, mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'offerta di servizi informativi relativi a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- aree, lotti interessati ed infrastrutture;</li> <li>- procedure di accesso;</li> <li>- agevolazioni fiscali e finanziarie;</li> <li>- semplificazioni amministrative;</li> <li>- set di incentivi ed offerta di servizi complementari;</li> <li>- eventi, seminari, conferenze</li> </ul> </li> <li>• la predisposizione di un dossier per ogni istanza</li> </ul>
<b>Strutture di progetto</b>	<p><u>Struttura di progetto Regione Puglia:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente Sezione competitività (Project Leader)</li> <li>• Dirigente Sezione internazionalizzazione o funzionario delegato</li> <li>• Dirigente Sezione autorizzazioni ambientali o funzionario delegato</li> <li>• Dirigenti o funzionari di altri dipartimenti e sezioni interessate</li> <li>• Delegato Puglia Sviluppo</li> </ul> <p><u>Struttura di progetto Regione Basilicata</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirigente Ufficio regionale ZES (Project Leader)</li> <li>• Funzionari e dipendenti inquadrati nell'Ufficio.</li> </ul>	<p>Espleta le funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZES, in particolar modo relativamente a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• procedure autorizzative</li> <li>• implementazione piano di promozione e marketing</li> <li>• coordinamento degli Uffici ed Agenzie regionali competenti per vari aspetti della ZES</li> </ul>





- Soggetti esterni di supporto per l'espletamento delle procedure amministrative

## 7.5 Linee guida per un piano di marketing integrato

Una delle funzioni fondamentali del Comitato di Indirizzo è quella di assicurare, in particolare, “[...] *gli strumenti che garantiscano l’insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nella ZES nonché la promozione sistematica dell’area verso i potenziali investitori internazionali*”. L’aspetto della *sistematicità*, enunciato dalla norma, conferisce all’attività di promozione la caratteristica di elemento strutturale della politica di sviluppo della ZES, che deve pertanto accompagnare sia la fase di start-up (che seguirà alla costituzione formale), sia nella fase di implementazione, in cui saranno anche possibili e/o necessari adeguamenti delle strategie di marketing, in relazione alle modalità di evoluzione della ZES e del cluster in essa sviluppatosi.

**Integrazione.** Il Piano di marketing della ZES Ionica nasce e si sviluppa attorno al concetto di *integrazione* che investe *si sé* i seguenti ambiti:

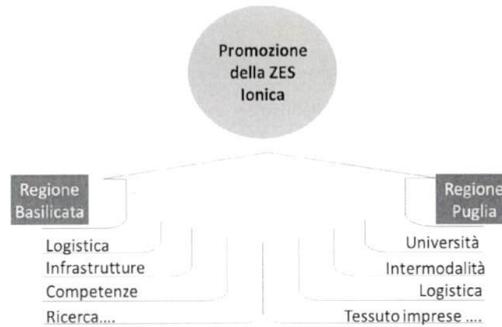
- *soggettivo*: le attività di promozione organizzate dall’Ufficio ZES e dalle due Regioni Puglia e Basilicata saranno caratterizzate dallo stesso approccio e finalizzate alla promozione della ZES Ionica;
- *strategico*: la pianificazione delle attività di promozione – istruita dall’Ufficio ZES, monitorata dalla Cabina di Regia e deliberata dal Comitato di Indirizzo – risponde ai principi della pianificazione strategica, ed è connessa ai fabbisogni, al target di riferimento, al contesto imprenditoriale e a tutti gli elementi che caratterizzano l’attrattività della ZES;
- *operativo*: le attività – monitorate dalla Cabina di Regia – saranno organizzate e realizzate il più possibile da delegazioni composte da rappresentanti dell’AdSPMI e delle due Regioni;
- *finanziario*: a livello di Ufficio ZES, la pianificazione finanziaria (budgeting) delle iniziative di marketing coinvolgerà entrambe le regioni e i rispettivi canali di finanziamento.

L’integrazione – e si vedrà soprattutto in fase di pianificazione annuale di dettaglio – risiede anche nella modalità con cui la ZES Ionica entrerà nei *topic* degli eventi di comunicazione standard di istituzioni centrali, di AdSPMI e Regioni, nel senso che gli eventi cui già i tre attori hanno pianificato o che pianificano regolarmente, saranno anch’essi (se non soprattutto) attività che rientreranno nel Piano, e nel corso dei quali pertanto il messaggio, gli strumenti e in generale la strategia di comunicazione della ZES Ionica troveranno concreta attuazione.



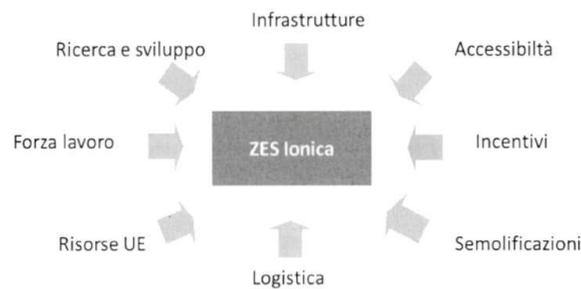


Un piano di marketing integrato



**Cosa comunicare con il piano di marketing.** La definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZES Ionica, trova nel Piano di Marketing Integrato Puglia-Basilicata un pilastro fondamentale: le *reason why to invest* (Infrastrutture, Incentivi, Semplificazione...) – vanno comunicate alla comunità di business e in particolare al target di riferimento secondo una strategia che tenga in considerazione la dimensione (globale/internazionale/nazionale), il particolare linguaggio e il benchmark internazionale di riferimento, che pone in primo piano il tema della competitività della ZES Ionica nei confronti delle altre realtà nell’area del Mediterraneo e delle relative politiche di attrazione di investimenti.

Le *reason why to invest* nella ZES Ionica



Focus della strategia di comunicazione, da articolare secondo il *marketing mix* più adeguato, deve essere un set di informazioni e di processi sulla cui comunicazione efficace si gioca parte della competitività della ZES Ionica nel panorama globale dei sistemi logistico-portuali che possono contare su Zone economiche speciali variamente denominati e articolati. L’oggetto del piano di Marketing, come meglio esemplificato di seguito, si concentra sulle opportunità localizzative in area ZES, sulle agevolazioni fiscali e semplificazioni e sulle modalità di richiesta di accesso alla ZES.





L'oggetto del piano di marketing

<b>Opportunità localizzative in area ZES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Mappatura di dettaglio, consultabile online, di tutte le opportunità localizzative (in Porto, Regione Puglia e Regione Basilicata)</li> <li>▶ Dettagli su: georeferenziazione, metrature, volumi, utenze, accessibilità, servizi, collegamenti con il porto, stato dei vincoli.</li> </ul>
<b>Agevolazioni fiscali e semplificazioni</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Agevolazioni fiscali</li> <li>▶ Semplificazioni</li> <li>▶ Incentivi attivabili</li> <li>▶ Accesso al credito e convenzioni varie</li> </ul>
<b>Modalità di richiesta di accesso alla ZES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Modalità e criteri di accesso (attraverso lo sportello unico Amministrativo dell'AdSP) alla procedura istruttoria per la ZES</li> <li>▶ Strumenti e tempistiche di rilascio delle autorizzazioni</li> <li>▶ Regime di monitoraggio degli investimenti nel tempo</li> </ul>

Va da sé che i vari canali e strumenti di comunicazione (si veda più avanti) dovranno essere progettati – oltretutto in lingua almeno italiana e inglese – secondo il concetto della più immediata *usabilità*, e quindi con un forte orientamento alla *customer experience* del potenziale investitore, che dovrà essere accompagnato alla conoscenza e all'esperienza della candidatura e poi dell'insediamento e della conduzione del proprio business in area ZES passo passo, traducendo già nella comunicazione il concetto di *semplificazione* che caratterizza la strategia ZES nel suo complesso.

#### 7.5.1 Le fasi del piano di marketing integrato.

Il Piano di marketing integrato avrà uno sviluppo su base annuale e sarà articolato per fasi, ognuna delle quali sarà caratterizzata da un proprio sviluppo temporale (*timing*), dalle attività principali che in essa saranno svolte (*key task*) e dai *prodotti* che verranno realizzati. L'articolazione in fasi – da intendersi in modo flessibile e adattabile alle esigenze della ZES – si basa comunque sul concetto di pianificazione strategica su base annuale delle attività di marketing, con individuazione quindi ex ante (e in maniera condivisa) degli strumenti, delle attività, delle iniziative, degli eventi e delle modalità di comunicazione secondo i vari canali attivati.

Le fasi in cui è articolato lo sviluppo del Piano di marketing integrato sono 4: *kick off*, *start-up*, *implementazione*, *monitoraggio e marketing*.





Le fasi del piano di marketing

	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4
<b>Timing</b>	4 settimane	8 settimane	Durata della ZES	Ongoing, annuale
<b>Key tasks</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Definizione del Piano di Marketing</li> <li>▶ Condivisione con la Cabina di Regia</li> <li>▶ Adozione del Piano da parte del Comitato</li> <li>▶ Kick off e conferenza stampa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Preparazione degli strumenti (denominazione, logo, brochure, web site)</li> <li>▶ Condivisione con la Cabina di Regia</li> <li>▶ Approvazione da parte del Comitato</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Pianificazione annuale delle attività di marketing integrato</li> <li>▶ Attività di comunicazione varie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Monitoraggio dell'attività di marketing da parte della Cabina di Regia</li> <li>▶ Revisione annuale e ri-pianificazione attività</li> </ul>
<b>Prodotti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Piano di Marketing</li> <li>▶ Timetable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strumenti del piano di marketing</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Svolgimento attività</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Reporting</li> <li>▶ Revisione (su base annuale)</li> </ul>

**Fase 1 – Kick off.** Questa fase – della durata di 4 settimane a partire dal primo insediamento del Comitato di Indirizzo o comunque dalla effettiva operatività degli organi di governo previsti dalla governance della ZES – ha la finalità di predisporre e approvare il Piano di marketing integrato della ZES Ionica. Il piano, elaborato secondo le presenti linee guida, avrà una durata annuale (anche se è comunque editabile e modificabile nel corso dell'anno) e verrà elaborato dall'Ufficio ZES con la supervisione e condivisione con la Cabina di Regia e poi approvato dal Comitato di Indirizzo. Il piano annuale andrà a declinare nello specifico le attività dell'anno in corso, con particolare riferimento non solo alle attività “standard” che hanno carattere di continuità e replicabilità annuale, ma soprattutto a quelle che hanno una programmazione variabile (road show, fiere, eventi, convegni, missioni di attrazione investimenti, presentazioni mirate a target specifici). Il prodotto di questa fase sarà pertanto un piano annuale, che avrà comunque le caratteristiche di un documento di lavoro snello e di agile consultazione, con indicazione puntuale del timing delle varie attività. A conclusione della fase una conferenza stampa congiunta sarà l'occasione per presentare le risultanze delle attività e dare avvio al Piano.

**Fase 2 – Start-up.** In questa fase si procederà alla costruzione degli strumenti previsti dal Piano, anch'essi sviluppati secondo uno sviluppo temporale che privilegerà alcune attività prioritarie necessarie per la partenza vera e propria. La finalità è quella di portare a condivisione della Cabina di Regia e poi ad approvazione del Comitato di Indirizzo tutti le componenti su cui poi sarà basata la comunicazione istituzionale nel corso dell'anno. Particolare rilievo avrà la definizione dei seguenti “strumenti”: nome della ZES, slogan, payoff, logo, leaflet, brochure, linea grafica e articolazione del sito web. Naturalmente questi strumenti andranno poi effettivamente realizzati, ma in questa fase sono progettati e approvati. Altro aspetto fondamentale, e che riveste particolare rilievo strategico è quello connesso alle fiere ed eventi, che naturalmente comprenderanno momenti di presentazione proposti e propri dell'AdSPMI (es. fiere della logistica a livello globale, fiere dello shipping...) e delle due Regioni, nonché le specifiche missioni istituzionali per attrazione investimenti da realizzare anche in collegamento e collaborazione con le iniziative nazionali già operative (es. programma di attrazione investimenti Invitalia-ICE, che coordina la componente internazionale e quella nazionale dell'attività di attrazione).





**Fase 3 – Implementazione.** La terza fase è quella in cui gli strumenti vengono effettivamente realizzati e le attività avviate, naturalmente secondo la pianificazione annuale di cui ci si sarà dotati. Fondamentale sarà la comunicazione del calendario di attività, sia ai fini di una condivisione interna di tutti gli organi di governo della ZES, sia per i target di riferimento, che dovranno essere accompagnati nella individuazione dei momenti di comunicazione e confronto previsti dal piano. In questa fase sarà molto importante l'attività di gestione integrata delle attività, al fine di una massima contaminazione e comunque di un allineamento e una coerenza generale tra le varie attività. In fase di implementazione, un ruolo centrale sarà anche giocato dall'Ufficio ZES, vera e propria prima interfaccia con la comunità di business target e che dovrà essere la principale finestra anche delle attività previste nel piano.

**Fase 4 – Monitoraggio e revisione ongoing.** La pianificazione delle attività di marketing integrato ha carattere flessibile e adattabile alle condizioni di mercato, all'evoluzione della ZES o in generale del contesto economico a livello del Mediterraneo e globale. Per questo motivo è prevista una fase di costante monitoraggio delle attività attivate nell'ambito del piano. Per consentire tale attività, la cui competenza è prevista in capo alla Cabina di regia, sarà necessario costruire un set di informazioni relative alle singole iniziative che rileveranno i costi, il target raggiunto, il feedback dell'utenza (laddove rilevabile), il ritorno in termini di contatti ecc... il tutto per consentire di implementare un sistema di valutazione *ongoing*, strumento fondamentale per massimizzare l'attività di valorizzazione delle lezioni apprese della fase di implementazione. La Cabina di Regia formulerà, con cadenza annuale, delle raccomandazioni al Comitato di Indirizzo basate sull'attività di monitoraggio condotta nel corso dell'anno, e collaborerà pertanto nell'attività di pianificazione annuale del Comitato di indirizzo. La revisione su base annuale, oltre al reporting, è il principale risultato di questa fase.

#### 7.5.2 Strumenti attivabili e aspetti finanziari

L'attività di pianificazione, nel suo piano di sviluppo annuale rinnovabile, farà riferimento a un *marketing mix* che comprenderà una varietà di attività, che dovranno essere identificate e scelte con specifico e diretto riferimento sia alla tipologia di target che si deciderà di colpire, sia ai settori strategici sui quali si intende avviare il programma di attrazione investimenti, che potrà variare anche nel corso della vita della ZES in ragione della eventuale caratterizzazione specialistica in alcuni settori in relazione ai primi investimenti significativi e caratterizzanti. A titolo esemplificativo, gli strumenti attivabili che troveranno pianificazione dettagliata a conclusione della Fase 1 si possono indicare nei seguenti:

- **Branding:** la ZES Ionica dovrà avere un proprio logo, una denominazione, uno slogan e un payoff in grado di colpire l'immaginario del target di riferimento (a livello globale) e di offrire una immediata e specifica riconducibilità all'area geografica di riferimento e alle sue caratteristiche;
- **Digital marketing:** la ZES dovrà essere comunicata nelle varie modalità consentite dal web (sito web, social), con una attenta e puntuale programmazione del rilascio delle informazioni relative a eventi particolari;
- **Materiale promozionale:** il materiale promozionale (in lingua – almeno – italiana e inglese) sarà costituito da leaflet e brochure, con possibile evoluzione futura in merchandising dedicato;
- **Road show:** soprattutto in fase iniziale, l'attività di promozione dovrà partire da un confronto diretto con la comunità dei potenziali investitori, che andranno incoraggiati.





in contesti adeguati e ai quali saranno dedicate illustrazioni tecniche di tutti gli aspetti fondamentali della ZES;

- *Fiere, eventi e pubbliche relazioni*: come già anticipato, gli eventi a carattere fieristico sono un'occasione molto importante perché già presenti nella pianificazione (anche finanziaria) di AdSPMI e Regioni e perché contano già su un sistema di relazioni consolidato che può rappresentare un promo veicolo qualificato di diffusione delle informazioni. Fondamentale sarà anche, a tal proposito, valorizzare gli accordi con istituti bancari (alcuni già sottoscritti) che amplieranno le possibilità di eventi e l'attrattività degli stessi.
- *Site visit*: la conoscenza diretta di comunità specifiche di investitori così come di realtà competitor della ZES rappresenta un canale fondamentale, da pianificare in modo strategico al fine di colpire specifiche aree di approfondimento che possano fornire elementi concreti di sviluppo opportunità;
- *Ricerche di mercato*: la fase di analisi, alla base dell'avvio della stessa ZES, deve essere tenuta in considerazione in fase di ri-pianificazione annuale, anche con approfondimenti specifici su aspetti di mercato di interesse o di esplorazione.

Va da sé che le attività previste nel piano di marketing dovranno trovare **copertura finanziaria** nel bilancio degli enti partecipanti che dovranno pertanto preliminarmente censire tutti gli eventi ordinariamente previsti e pianificati in modo ricorrente nel corso dell'anno (es. fiere, eventi, convegni) e attrarre nel Piano di marketing tali occasioni che saranno pertanto ripensate (laddove possibile e coerente) per farne un valido (e già sperimentato) strumento di promozione integrato della ZES Ionica. In seconda battuta, il Comitato di Indirizzo (in coordinamento con la Cabina di regia) condurrà una ricognizione (da inserire comunque in ogni versione annuale del Piano di marketing integrato) relativa a tutti gli strumenti di finanziamento che possano contribuire a finanziare il piano (es. programmazione operativa cofinanziata UE a livello regionale o nazionale) nonché a iniziative a carattere istituzionale già in essere che possano rappresentare un veicolo dedicato (es. missioni istituzionali all'estero, con specifico riferimento ai paesi e ai settori target). Sarà inoltre attivata la collaborazione con alcuni istituti finanziari.

In particolare, l'AdSP del Mar Ionio ha sottoscritto – già nel novembre 2017 – un "Accordo di collaborazione" con il Banco di Napoli (ora Intesa Sanpaolo) specificamente dedicato all'accompagnamento del lancio della Zona Economica Speciale, sia con riferimento ad aspetti legati agli investimenti, sia per l'attività di promozione anche internazionale e attrazione investimenti avvalendosi, laddove richiesto, anche delle competenze di SRM, il centro studi e ricerche sul Mediterraneo di Intesa Sanpaolo.





## 8. Agevolazioni fiscali e finanziarie

### 8.1 Le agevolazioni fiscali e finanziarie nella ZES Interregionale Ionica

Il quadro delle agevolazioni fiscali e finanziarie messe al servizio delle ZES rappresenta, senza dubbio alcuno, uno degli elementi maggiormente incisivi nelle scelte presenti e future operate dai singoli operatori economici: l'allocazione di risorse – materiali o immateriali che siano – dipende, per buona parte, dalla capacità del territorio di risultare attrattivo agli occhi degli investitori; l'apporto regionale e locale, specie dinanzi alla sola previsione (fiscale) del **credito d'imposta**, è elemento dirimente nelle politiche – e nelle scelte – di micro e macro sviluppo societario.

A riguardo, secondo l'art. 6 lettera g) del D.P.C.M. del 25 gennaio 2018 n.12, il Piano di sviluppo strategico dovrà contenere, tra l'altro, "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".

Le politiche di attrazione di investimento, appaiono dunque indispensabili per migliorare la competitività e l'attrattività delle ZES, specie in considerazione:

1. delle **limitazioni al credito d'imposta**, di cui al comma 2 dell'art. 5 della legge 3 agosto 2017, n.123 → "si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 1, commi 98 e seguenti, della legge 28 dicembre 2015, n. 208": l'agevolazione, dunque, "non si applica ai soggetti 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"<sup>47</sup>.
2. dell'istituzione delle **Zone Logistiche Semplificate (ZLS)**<sup>48</sup> → laddove, "le nuove imprese e quelle già esistenti che operano nella Zona logistica semplificata fruiscono delle procedure semplificate di cui all'articolo 5, comma 1, lettera a), del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123".
3. della **concorrenza** – naturale – tra ZES del Meridione d'Italia e tra quest'ultime ZLS e ZES estere.

In tale contesto, nel solco tracciato dalla previsione normativa, la Regione Puglia e la Regione Basilicata, stanno considerando l'opportunità di **ridurre la pressione fiscale** di loro competenza all'interno delle aree ricomprese nella ZES Interregionale Ionica.

<sup>47</sup> Art. 100 della legge 28 dicembre 2015 n. 208.

<sup>48</sup> Art. 1, comma 61, della legge 27 dicembre 2017, n.205: "Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle regioni in cui non si applicano gli articoli 4 e 5 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, è prevista l'istituzione della Zona logistica semplificata". Tale disposizione – inserita in un contesto geografico, infrastrutturale e fiscale già consolidato – attenua, di molto, il potere attrattivo delle ZES del Meridione d'Italia. A riguardo si pensi alla dotazione infrastrutturale, alla vicinanza con i principali porti del nord Europa, agli indiscussi privilegi presenti in alcune aree portuali del Paese (porto franco di Trieste).





A riguardo si potrebbe ipotizzare, a favore delle **imprese** insediate nel **perimetro della ZES**, una rimodulazione dell'**Imposta regionale sulle attività produttive (IRAP)**, da approvarsi con legge regionale<sup>49</sup>, che tenga conto del:

- a) "rispetto della normativa dell'Unione europea e degli orientamenti giurisprudenziali della Corte di giustizia dell'Unione europea", così come previsto dall'art. 5, comma 1, del d.lgs. 6 maggio 2011, n. 68.
- b) coordinamento con le manovre effettuate in materia di addizionale regionale all'IRPEF, secondo le disposizioni di cui all'art. 5, comma 3, del decreto-legislativo 68/2011 e all'art. 6, comma 3, del decreto-legislativo 68/2011<sup>50</sup>.

Nel processo di concertazione del piano, i Consorzi ASI di Puglia e Basilicata, inoltre, si sono resi disponibili nel concedere le seguenti agevolazioni:

- **Spese istruzione pratica – Consorzi ASI Puglia**
  - esenzione dal pagamento delle relative spese d'istruttoria.
- **Oneri consortili – Consorzi ASI Basilicata**
  - riduzione tariffa (una tantum) dall'1% allo 0,5% sul valore complessivo degli investimenti.

Focus: Agevolazioni fiscali e finanziarie ipotizzate su scala regionale

STRUMENTO	DESTINATARI	OBIETTIVO
IRAP	Imprese in area ZES	Rimodulazione dell'imposta.
Spese pratica di istruttoria – Consorzi ASI Puglia	Imprese in area ZES.	Esenzione dal pagamento delle relative spese d'istruttoria.
Spese pratica di istruttoria – Consorzi ASI Potenza e Matera		Riduzione tariffa (una tantum) dall'1% allo 0,5% sul valore complessivo degli investimenti.
Le agevolazioni in materia IRAP sono soggette a vincoli comunitari, temporali e regolamentari nonché ad obblighi dichiarativi; la loro previsione è meramente indicativa e verrà meglio definita dalle strutture competenti a seguito dell'istituzione della ZES Interregionale Ionica.		

Oltre alle agevolazioni fiscali e finanziarie ipotizzate su scala interregionale, è bene illustrare (di seguito) i principali strumenti finanziari, già presenti nelle rispettive offerte regionali, che potrebbero fornire ulteriore supporto alle aziende che decidano di investire nei territori della ZES Interregionale Ionica.

## 8.2 Gli strumenti finanziari a supporto della ZES: il versante pugliese

L'offerta pugliese si preoccupa di garantire l'appetibilità della ZES Interregionale Ionica attraverso un ventaglio di opportunità – variegata ed articolata – che permetta di integrare, in maniera circolare, l'offerta nazionale già esistente ad una programmazione regionale pienamente coerente e compatibile con gli obiettivi e i divieti comunitari: pronta a recepire ed intercettare i fabbisogni di imprese e cittadini affinché possa costituirsi – di concerto – una forma del tutto nuova di "governo responsabile del territorio".

<sup>49</sup> Art. 5, comma 1, del d.lgs. 6 maggio 2011, n. 68.

<sup>50</sup> Si ritiene auspicabile un'eventuale deroga al vincolo derivante dalle norme indicate, giustificabile dalla circostanza che il regime delle ZES possa essere qualificato come "speciale".





Un mix di strumenti e di incentivi, le cui leve – già oggi – sono messe al servizio di coloro i quali intendano investire in Puglia<sup>51</sup>; **quattro leve-obiettivo**, frutto di “progettualità trasversali ed orizzontali” basate su analisi storiche e prospettiche del territorio e delle sue economie:

1. **Ricerca ed innovazione.** Il **trasferimento tecnologico** assume, attraverso l’implementazione condivisa di idee e conoscenze, ruolo cardine e trainante nei processi di crescita e di sviluppo dei settori industriali: dalle misure esistenti (TecnoNidi) a favore delle **start-up innovative**, alla promozione di partnership tecnologiche pubblico-private improntate su **ricerca industriale** e **sviluppo sperimentale** (InnoNetwork), al finanziamento di progetti pilota di sperimentazione di soluzioni innovative (InnoLabs), alla **creazione di distretti tecnologici**, all’**apertura della Regione** – e con essa dei porti, delle Università, delle agenzie strumentali e dei centri di ricerca – allo scambio costruttivo di esperienze e best practice su scala nazionale, europea (MANUNET) ed internazionale;
2. **Competitività ed occupazione.** Gli investimenti attratti in area ZES saranno capital intensive, ma nel medio periodo incrementeranno la qualità e la quantità dell’occupazione diretta ed anche indiretta.

Ad oggi, su base nazionale, il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali propone incentivi all’occupazione nei suddetti ambiti:

- assunzioni agevolate di lavoratori disoccupati over 50 e donne prive di impiego da almeno 6 mesi;
- incentivi per le assunzioni a tempo pieno ed indeterminato di lavoratori che fruiscono della NASPI;
- reimpiego over 50;
- erogazione di una somma ai lavoratori in mobilità e sospesi in CIGS o in distacco ex art- 8, comma 3, del D.L. 148/1993;
- riallineamento retributivo stipulati dalle associazioni imprenditoriali ed organizzazioni sindacali locali;
- solidarietà espansiva (e cioè un contributo concesso al datore di lavoro pari al 15 % della retribuzione lorda dei singoli dipendenti sulla base dei contratti collettivi e per ogni mensilità di retribuzione dei dipendenti assunti);
- incentivi ai datori di lavoro ed alle società di fornitura di lavoro temporaneo a sostegno della ricollocazione lavorativa dei lavoratori impegnati in lavori socialmente utili;
- lavoratori iscritti alle liste di mobilità;
- esonero contributivo per assunzioni a tempo indeterminato per la durata di 36 mesi;
- esonero contributivo per assunzioni a tempo indeterminato per la durata di 24 mesi.

<sup>51</sup> Non si dimentichino gli sforzi profusi dalla Regione Puglia per rafforzare un sistema imprenditoriale prevalentemente strutturato sulle PMI e perciò bisognoso limitato da problematiche di accesso al credito ed una inadeguata dotazione di capitale. In tal senso, meritano menzione il **Fondo Finanziamento del Rischio** – che sostiene lo sviluppo delle PMI attraverso strumenti di mitigazione del rischio in grado di ridurre i requisiti patrimoniali delle banche finanziatrici ed abbattere il costo del credito (pricing) per l’impresa finanziata – e il **Fondo Bond Puglia**, con il quale si intende favorire la disintermediazione creditizia attraverso un canale alternativo a quello tradizionale bancario mediante il ricorso al mercato di capitali oltretutto facilitare il percorso per l’emissione di obbligazioni da parte delle PMI pugliesi.



REGIONE  
PUGLIAREGIONE  
BASILICATA

Per ciò che concerne la Regione Puglia, invece, l'obiettivo tematico VIII della politica di coesione 2014-2020 prevede:

- a) **la promozione di un'occupazione sostenibile e di qualità;**
- b) **il sostegno alla mobilità dei lavoratori.**

Ad oggi sono disponibili le sottoelencate misure:

- **sgravi contributivi aggiuntivi** rispetto a quelli previsti dalla recente normativa statale, per le nuove assunzioni soprattutto femminili;
- **sviluppo e aggiornamento delle competenze professionali**, con particolare riferimento ai soggetti over 50 e incentivi alle Agenzie per il lavoro per una nuova collocazione lavorativa degli stessi;
- **promozione della cultura dell'autoimpiego e dell'autoimprenditorialità**, anche attraverso lo strumento del co-working, con recupero e valorizzazione delle attività artigianali;
- **sviluppo della cooperazione sociale;**
- **formazione adeguata degli immigrati** per favorire il loro inserimento nel tessuto produttivo pugliese.

L'obiettivo sarà, dunque, quello di incrementare ulteriormente l'offerta di lavoro attraverso l'**incentivazione all'occupazione** e all'allargamento della partecipazione al mercato del lavoro; negli avvisi potranno essere previste – ove compatibili con la normativa vigente – delle **premierità** che andranno quantificate con riferimento alla difficoltà di ricollocazione dei lavoratori. Merita attenzione, poi, la legge regionale 19 giugno 2018, n. 26: perfettamente inserita nel quadro normativo attuale, ridefinisce il sistema regionale delle politiche per il lavoro. La Regione Puglia manterrà le funzioni di indirizzo, coordinamento, vigilanza e monitoraggio dei servizi e delle politiche regionali per l'occupazione, avvalendosi – per l'attuazione delle stesse – della rete regionale dei servizi per le politiche attive del lavoro che si costituisce:

- dell'**Agenzia Regionale per le Politiche Attive per il Lavoro (ARPAL)**: in qualità di ente strumentale e operativo, con una propria personalità giuridica e piena autonomia organizzativa e finanziaria;
- dei centri per l'impiego pubblici che rappresenteranno le articolazioni operative dell'Agenzia stessa;
- dei soggetti pubblici e privati accreditati ai servizi per il lavoro.

Per rafforzare la competitività della ZES senza abbandonare gli orientamenti in essere su scala regionale (incentivi a favore di piccole, medie e grandi imprese), inoltre, la Regione Puglia si riserva la possibilità di accantonare risorse, rinvenienti dal piano operativo: le imprese richiedenti, in tal caso, dovranno accedervi ("a sportello") entro e non oltre il termine stabilito dal Dipartimento dello Sviluppo Economico<sup>52</sup>;

3. **Sostenibilità e qualità ambientale.** Lo **sviluppo sostenibile** è posto al centro delle politiche regionali; il processo di riforma che coinvolge i Consorzi ASI – già avviato nel corso del 2017 – punta all'adozione, ad esempio, di modelli organizzativi efficienti e strategie di governance innovative e più flessibili così da rendere il territorio, ancora una volta, più "accogliente". Secondo le attuali

<sup>52</sup> Qualora le disponibilità su descritte dovessero restare inutilizzate, si renderà necessario il ricollocamento delle stesse.





disposizioni, le ASI punteranno al modulo delle **Aree Produttive Paesaggisticamente ed Ecologicamente Attrezzate (APPEA)**: in coerenza con il POR-FESR 2014-2020, perseguiranno obiettivi di efficientamento energetico, gestione integrata delle risorse ed abbattimento delle polveri e di CO<sub>2</sub>. Ritenuta, inoltre, l'importanza di accogliere all'interno del perimetro della ZES investimenti con minor impatto ambientale possibile, la Regione Puglia si riserva, nell'ambito delle prerogative proprie ed attraverso il proprio rappresentante in seno al Comitato di Indirizzo, di favorire l'insediamento di operatori economici dotati di **idonee certificazioni ambientali**.

4. **lungimiranza e merito.** Le disposizioni del decreto-legge 91/2017 in materia ZES individuano – già con la definizione di imprese fornita dall'art. 5 comma 1 – il principale requisito di accesso al credito d'imposta. Tale previsione normativa, è ripresa dalla Regione Puglia – di concerto con la Regione Basilicata – per definire le agevolazioni fiscali su scala regionale ed individuare quelle su scala comunale: l'intento è – nel rispetto della disciplina degli aiuti di Stato, nei limiti imposti dal regime de minimis e negli spazi di operabilità concessi a Regione ed enti locali – di prevedere ulteriori (rispetto alla legislazione nazionale vigente) meccanismi di incentivazione a favore delle società insediate nella ZES Interregionale Ionica:
- con lo scopo di **attrarre nuovi investimenti**;
  - senza che gli stessi possano rappresentare forme di **indebito ed indiscriminato assistenzialismo**.

Le quattro leve-obiettivo per la ZES in Puglia



Per portare a termine la propria vision, la Regione Puglia si avvarrà:

- del supporto della Struttura di Progetto, delle Agenzie e Società strumentali, del Dipartimento dello Sviluppo Economico;
- della collaborazione del Comitato di indirizzo e della Cabina di pilotaggio Interregionale, per mezzo dei propri rappresentanti.
- del partenariato con e tra: Comuni, Consorzi ASI, stakeholders.





## Panoramica delle agenzie e società regionali per la ZES

AGENZIE STRUMENTALI	OBIETTIVI
<b>Aeroporti di Puglia s.p.a.</b>	Ha per scopo primario la gestione in concessione degli aeroporti pugliesi (Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie). Tale attività si esplica nella progettazione, sviluppo e gestione delle infrastrutture per l'esercizio delle attività aeroportuali e di attività commerciali. Rientra, pertanto, tra le attività ricomprese nell'oggetto sociale, anche la gestione dei servizi aviation e non aviation.
<b>Agenzia per il Diritto allo Studio Universitario – A.D.I.S.U.</b>	Nasce con l'obiettivo specifico di semplificare i processi di gestione del diritto allo studio, di realizzare ogni possibile economia di scala e di dare un volto unitario alle politiche del diritto allo studio e all'erogazione dei servizi destinati a garantire tale diritto alle studentesse e agli studenti della regione.
<b>Agenzia Regionale per il Turismo – Pugliapromozione</b>	Opera per l'attuazione delle politiche della Regione Puglia in materia di promozione dell'immagine unitaria della Regione e promozione turistica locale.
<b>Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale – A.R.P.A.</b>	È preposta all'esercizio di attività e compiti in materia di prevenzione e tutela ambientale, come individuate dall'art. 4 della legge istitutiva, ai fini della salvaguardia delle condizioni ambientali soprattutto in relazione alla tutela della salute dei cittadini e della collettività.
<b>Agenzia Regionale per le Attività Irriguo e Forestali – A.R.I.F.</b>	Ente tecnico-operativo preposto all'attuazione degli interventi in ambito forestale ed irriguo, attraverso attività e servizi a connotazione non economica finalizzati al sostegno dell'agricoltura e alla tutela del patrimonio boschivo.
<b>Agenzia Regionale per le Politiche Attive per il Lavoro – A.R.P.A.L.</b>	L'ARPAL è un ente tecnico-operativo e strumentale che opera a supporto della Regione nell'ambito delle competenze assegnate all'Assessorato regionale al lavoro: è organo di raccordo, promozione, gestione, attuazione, coordinamento legato al mondo delle politiche attive del lavoro pugliese e nazionale.
<b>Agenzia Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione – A.R.T.I.</b>	L'Agenzia supporta l'amministrazione regionale nella realizzazione delle politiche per lo sviluppo tecnologico del tessuto produttivo, la diffusione dell'innovazione nella società e la crescita socio-economica del territorio.
<b>Agenzia Regionale Sanitaria della Puglia – A.Re.S.</b>	Si caratterizza per la sua funzione pubblica e ha compiti di analisi della domanda, valutazione della qualità dei servizi sanitari e implementazione di strumenti gestionali innovativi; svolge quindi funzioni di analisi epidemiologica delle prestazioni sanitarie, di valutazione delle innovazioni tecnologiche e dei presidi farmaceutici, di valutazione della domanda e dell'offerta, di implementazione di modelli gestionali innovativi.
<b>Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio – A.S.S.E.T.</b>	Organismo tecnico operativo a supporto della Regione per la definizione e la gestione delle politiche per la mobilità, la qualità urbana, le opere pubbliche, l'ecologia e il paesaggio, per la prevenzione e la salvaguardia del territorio e del rischio idrogeologico e sismico.





<p><b>InnovaPuglia</b></p>	<p>È una società partecipata dalla Regione Puglia impegnata in attività a supporto della programmazione strategica regionale a sostegno della Innovazione Digitale. A InnovaPuglia è affidato il compito di attuare sul territorio pugliese l'Agenda Digitale Europea, secondo il paradigma dell'innovazione aperta e intelligente (Open and Smart Innovation), al fine di semplificare il rapporto con le pubbliche amministrazioni e contenere e razionalizzare la spesa pubblica. Sono attribuite anche funzioni di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Organismo Intermedio, per la realizzazione di interventi pubblici agevolativi nel campo della ricerca e innovazione digitale.</li> <li>• Soggetto Aggregatore della Regione Puglia.</li> </ul>
<p><b>Puglia Sviluppo s.p.a.</b></p>	<p>Ha lo scopo di concorrere, in attuazione dei piani, programmi e indirizzi del socio unico Regione Puglia, allo sviluppo economico e sociale del territorio per conto e su richiesta della Regione attraverso la realizzazione di attività di interesse generale a supporto della Regione Puglia.</p>

Attualmente, nello sviluppo delle attività imprenditoriali sul territorio pugliese, particolarmente significativo sia il contributo già fornito da:

1. **Agenzia Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione – ARTI.** Essa si occupa di:
  - promuovere la valorizzazione economica e sociale dei risultati della ricerca e la nascita di impresa innovativa;
  - monitorare e valutare iniziative e misure regionali;
  - sostenere il processo di internazionalizzazione del sistema della ricerca e dell'innovazione pugliese;
  - elaborare modelli di divulgazione che stimolino i giovani ad acquisire nuove competenze e intraprendenza, e la società ad adottare approcci innovativi.
2. **Puglia Sviluppo s.p.a.**, a cui è affidata l'attività di:
  - organismo intermedio nell'attuazione di regimi di aiuto a favore delle imprese<sup>53</sup>;
  - gestione finanziaria (Fondo di Controgaranzia, Fondo di Tranchè Cover, Fondo Microcredito d'Impresa della Puglia, Fondo per il sostegno dell'internazionalizzazione delle P.M.I. pugliesi, N.I.D.I., Fondo PMI – Tutela dell'Ambiente);
  - gestione, promozione e sviluppo degli incubatori di impresa di Modugno (BA) e Casarano (LE).
3. **Sezione Competitività – Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro.**

Essa gestisce, assieme a Puglia Sviluppo s.p.a., una serie di interventi a favore di micro, piccole, medie e grandi imprese in Puglia – dettati dall'**obiettivo tematico I** e dall'**obiettivo tematico III** del **P.O.R. Puglia 2014-2020** – e pienamente compatibili con le disposizioni del decreto-legge 91/2017.

Nei prossimi paragrafi, verrà illustrata l'offerta di incentivi fiscali e finanziari messi a disposizione dalla Regione Puglia<sup>54</sup> per favorire investimenti all'interno della ZES Interregionale Ionica.

<sup>53</sup> Alcuni di questi, verranno esaminati in seguito.





### 8.2.1 Il Piano Operativo Regionale (P.O.R.)

Il **Programma Operativo della Regione Puglia 2014-2020** è stato elaborato tenendo conto di quanto disposto dal Regolamento (UE) n. 1303/2013, che individua **11 Obiettivi Tematici** alla base dell'attuazione della Politica di Coesione, allineati a loro volta alle priorità e agli obiettivi della strategia Europa 2020.

Ciascun **Obiettivo Tematico** è collocato all'interno di **Assi** che contengono inoltre **Priorità d'investimento, Obiettivi Specifici e Azioni**. A ciò si aggiunge un **Asse specifico (XII)** inerente lo sviluppo urbano e territoriale, costruito in attuazione degli artt. 7-8 del Reg.1301/2013, integrando gli Obiettivi Specifici e le Azioni di più Obiettivi Tematici; nonché un Asse dedicato all'**assistenza tecnica (XIII)** volto al miglioramento dell'efficienza, dell'efficacia e della qualità degli interventi finanziati, oltre che alla verifica e al controllo degli stessi.

Nel ciclo di programmazione 2014-2020 la Puglia si colloca tra "le regioni meno sviluppate" (ovvero con un PIL pro capite inferiore al 75 % della media dell'UE) insieme a Basilicata, Calabria, Campania e Sicilia.

Tale collocazione consente alla Puglia di fruire delle ricadute territoriali degli investimenti derivanti dai **Programmi Operativi Nazionali (PON)**.

Nella predisposizione del **Programma Operativo Regionale (POR)**, la Regione Puglia ha scelto di realizzare una forte integrazione tra il **FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale)** ed il **FSE (Fondo Sociale Europeo)** definendo un **Programma Multifondo**.



La strategia del POR FESR 2014-2020 della Regione Puglia ha inteso assicurare la continuità con le azioni poste in essere nell'ambito della programmazione 2007-2013, individuando tre macroaree d'intervento allineate con gli obiettivi di Europa 2020.

A ciò si aggiungono le politiche per il rafforzamento della capacità amministrativa.

<sup>54</sup> Il ventaglio di strumenti e di agevolazioni, qui di seguito rappresentati, è puramente indicativo: è in costante evoluzione ed aggiornamento (<http://www.sistema.puglia.it/>) e non tiene conto di quanto già esistente a livello nazionale, né tantomeno della eventuale presenza di accordi o partnership con soggetti pubblici e/o privati. A tal ultimo proposito merita menzione l'accordo stipulato tra il Banco di Napoli e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio: mira a sostenere, tramite una serie di servizi (consulenza, finanza di progetto, smobilizzo crediti, formazione), le imprese in ZES.





- **Politiche per la ricerca e l'innovazione** il cui obiettivo è quello di sviluppare programmi e interventi nel campo della ricerca industriale e dell'innovazione aventi a riferimento i paradigmi della open innovation; di rafforzare il sistema digitale regionale (a partire dalla riduzione del digital divide) e di ampliare le condizioni per il potenziamento della competitività del tessuto economico e imprenditoriale pugliese anche in un'ottica di internazionalizzazione.
- **Politiche di contesto (infrastrutturazione e ambiente)** finalizzate al miglioramento delle condizioni in ordine all'efficientamento energetico, alla messa in sicurezza del territorio, alla tutela e alla valorizzazione delle risorse culturali e ambientali, alla promozione di sistemi di trasporto sostenibili. Ciò anche nella direzione di promuovere uno sviluppo urbano sostenibile, a partire dai contesti periferici che necessitano di adeguati interventi di riqualificazione.
- **Politiche per il mercato del lavoro, l'inclusione sociale e il welfare** orientate a incrementare l'offerta di lavoro attraverso interventi di incentivazione all'occupazione e di allargamento della partecipazione al mercato del lavoro. A ciò si aggiungono azioni specifiche orientate alla riduzione delle povertà e al contrasto dell'esclusione sociale oltre che interventi per il miglioramento delle competenze scolastiche e formative.
- **Politiche per il rafforzamento della capacità amministrativa** mirate al potenziamento delle competenze (delle responsabilità e dei modelli organizzativi), alla riduzione degli oneri burocratici (semplificazione), al rafforzamento della trasparenza e al ricorso a modalità di intervento condivise.

Due elementi di novità introdotti dalla Puglia nel suo Programma Operativo sono rappresentati dalla definizione di **Strategia regionale per la Specializzazione intelligente** (composta da due documenti "SmartPuglia 2020" e "Agenda Digitale Puglia2020") e da un **Piano di Rafforzamento Amministrativo (PRA)**.



#### 8.2.1.1 I Contratti di Programma

I **Contratti di Programma** regionali costituiscono la misura di incentivo a fondo perduto che la Regione Puglia mette a disposizione delle **grandi imprese**.





Lo strumento ha l'obiettivo di promuovere iniziative imprenditoriali in grado di contribuire al recupero e consolidamento delle attività industriali esistenti e alla creazione di nuove opportunità di sviluppo, rafforzando la competitività e attrattività dei territori e sostenendo l'occupazione.

Con il Contratto di Programma si possono realizzare investimenti in unità locali ubicate/da ubicare nel territorio della Regione Puglia e riguardanti:

- a) la realizzazione di nuove unità produttive;
- b) l'ampliamento di unità produttive esistenti;
- c) la diversificazione della produzione di uno stabilimento esistente per ottenere prodotti mai fabbricati precedentemente;
- d) un cambiamento fondamentale del processo di produzione complessivo di un'unità produttiva esistente.

I Contratti di Programma regionali finanziano spese per **“Attivi materiali”** (cioè macchinari, suolo e opere murarie) e spese per **“Ricerca industriale e Sviluppo sperimentale”**.

Le istanze di accesso devono riguardare programmi di investimento, denominati Contratti di Programma, di importo complessivo delle spese e dei costi ammissibili compresi **tra 5 milioni di euro e 100 milioni di euro**.

I **progetti industriali** possono essere presentati da grandi imprese (sia singolarmente che con l'eventuale coinvolgimento di altre PMI) che intendano realizzare un investimento di tipo integrato nel territorio della Regione Puglia.

Per **Contratto di Programma** si intende il complesso dei programmi di investimento che:

- nel caso della **grande impresa** può riguardare:
  - a) progetti di Ricerca e Sviluppo che possono essere integrati con progetti industriali a sostegno della valorizzazione economica dell'innovazione e dell'industrializzazione dei risultati della ricerca;
  - b) progetti industriali per lo sfruttamento di tecnologie o soluzioni innovative nei processi, nei prodotti/servizi e nell'organizzazione.
- nel caso delle **PMI aderenti**, devono riguardare investimenti in attivi materiali, che devono essere obbligatoriamente integrati con investimenti in ricerca e sviluppo e/o con investimenti in innovazione tecnologica dei processi e dell'organizzazione. Inoltre, il progetto delle PMI aderenti può essere integrato con investimenti per l'acquisizione di servizi.

La gestione dello strumento è di competenza della Regione Puglia che, ad eccezione della fase di erogazione dei contributi, procederà all'attuazione mediante **Puglia Sviluppo s.p.a.**, in qualità di soggetto intermediario.

Questo strumento di agevolazione ha già permesso di radicare sul territorio regionale alcuni grandi gruppi italiani ed esteri.

#### 8.2.1.2 I Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA)

I **Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA)** costituiscono la misura di incentivo a fondo perduto che la Regione Puglia mette a disposizione delle imprese.

I progetti industriali possono essere presentati da **medie imprese sia singolarmente che con l'eventuale coinvolgimento di altre PMI**.





Lo strumento ha l'obiettivo di **promuovere iniziative imprenditoriali** in grado di contribuire al recupero e consolidamento delle attività industriali esistenti e alla **creazione di nuove opportunità di sviluppo**, rafforzando la **competitività** e **attrattività** dei territori e sostenendo **l'occupazione**.

Con i **PIA** si possono realizzare investimenti in unità locali ubicate/da ubicare nel territorio della Regione Puglia e riguardanti:

- a) la realizzazione di nuove unità produttive;
- b) l'ampliamento di unità produttive esistenti;
- c) la diversificazione della produzione di uno stabilimento esistente per ottenere prodotti mai fabbricati precedentemente;
- d) un cambiamento fondamentale del processo di produzione complessivo di un'unità produttiva esistente.

I PIA finanziano spese per **“Attivi materiali”**, spese per **“Ricerca industriale e Sviluppo sperimentale”**, spese per **“Innovazione tecnologica, dei processi e dell'organizzazione”** e **“Servizi di consulenza”**.

Le istanze di accesso devono riguardare progetti integrati di importo complessivo delle spese e dei costi ammissibili compresi **tra 1 milione di euro e 40 milioni di euro**.

Per **progetto integrato** si intende il complesso dei programmi di investimento di ciascuna impresa; ciascun programma di investimento riguarda un'iniziativa imprenditoriale finalizzata alla produzione di beni e/o servizi per la cui realizzazione sono previsti investimenti in attivi materiali, che:

- a) nel caso di programma proposto dalla **media impresa (sia proponente che aderente)**, devono essere obbligatoriamente integrati con investimenti in ricerca e sviluppo oppure devono prevedere l'industrializzazione di risultati derivanti da attività di ricerca precedentemente svolte e documentabili attraverso apposita attestazione da parte di un organismo di ricerca oppure derivante dallo sfruttamento di un brevetto. Inoltre, il programma può essere integrato con investimenti in innovazione tecnologica dei processi e dell'organizzazione.
- b) per le eventuali **piccole imprese aderenti**, devono essere obbligatoriamente integrati con investimenti in ricerca e sviluppo e/o con investimenti in innovazione tecnologica dei processi e dell'organizzazione.
- c) possono prevedere anche investimenti per l'acquisizione di servizi.

L'ammontare degli investimenti in **Attivi Materiali** non potrà comunque essere inferiore al 20% degli investimenti complessivi ammissibili per impresa.

Possono accedere alla misura dei PIA, anche direttamente le sole **piccole imprese** a condizione che abbiano registrato un fatturato medio nel triennio di almeno 1,5 mln di euro ed un numero di ULA nei 12 mesi antecedenti la presentazione della domanda non inferiore a 10 addetti.

Le istanze di accesso devono riguardare progetti integrati di importo complessivo delle spese e dei costi ammissibili compresi **tra 1 milione di euro e 20 milioni di euro**.

Per **progetto integrato** si intende un'iniziativa imprenditoriale finalizzata alla produzione di beni e/o servizi per la cui realizzazione sono previsti investimenti in attivi materiali, che devono essere obbligatoriamente integrati con investimenti in ricerca e sviluppo e/o con





investimenti in innovazione tecnologica dei processi e dell'organizzazione. Inoltre, il progetto può essere integrato con investimenti per l'acquisizione di servizi.

L'ammontare degli investimenti in **Attivi Materiali** non potrà comunque essere inferiore al 20% degli investimenti complessivi ammissibili per impresa.

La gestione dello strumento è di competenza della Regione Puglia che, ad eccezione della fase di erogazione dei contributi, procederà all'attuazione mediante **Puglia Sviluppo s.p.a.**, in qualità di soggetto intermediario.

#### 8.2.1.3 I Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA) – Turismo

I **Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA) – Turismo** sono riservati ad imprese di grande, media e piccola dimensione e a piccole e/o medie imprese in adesione alla grande o alla media impresa proponente che intendono realizzare in Puglia un'iniziativa relativa alla fornitura di servizi nel campo del **turismo** e della fruizione/valorizzazione dei **beni culturali** e delle **risorse ambientali**.

Con i **Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA) – Turismo** si possono realizzare investimenti in unità locali ubicate/da ubicare nel territorio della Regione Puglia e riguardanti:

- a) nuove attività turistico-alberghiere, attraverso il recupero fisico e/o funzionale di strutture non ultimate, legittimamente iniziate, destinate ad attività turistico – alberghiere;
- b) ampliamento, ammodernamento e ristrutturazione di strutture turistico - alberghiere esistenti al fine dell'innalzamento degli standard di qualità e/o della classificazione;
- c) realizzazione di strutture turistico-alberghiere (compresi servizi annessi, nel rispetto della normativa vigente);
- d) consolidamento, restauro e risanamento conservativo di edifici rurali, masserie, trulli, torri, fortificazioni al fine della trasformazione dell'immobile in strutture alberghiere (compresi servizi annessi, nel rispetto della normativa vigente);
- e) strutture, impianti o interventi attraverso i quali viene migliorata l'offerta turistica territoriale con l'obiettivo di favorire la stagionalizzazione dei flussi turistici (quali, ad esempio, l'ampliamento e realizzazione di porti turistici).

Le istanze di accesso presentate da:

- a) **grandi imprese** devono riguardare programmi integrati di investimento di importo complessivo dei costi ammissibili non inferiore a 3 milioni di euro e non superiore a 40 milioni di euro;
- b) **medie imprese** devono riguardare programmi integrati di investimento di importo complessivo dei costi ammissibili non inferiore a 2 milioni di euro e non superiore a 30 milioni di euro;
- c) **piccole imprese** devono riguardare programmi integrati di investimento di importo complessivo dei costi ammissibili non inferiore a 1 milione di euro e non superiore a 20 milioni di euro.

Gli investimenti delle eventuali PMI aderenti all'iniziativa promossa dalla grande o dalla media impresa devono prevedere **costi ammissibili non inferiori a € 1.000.000,00**.

La gestione dello strumento è di competenza della Regione Puglia che, ad eccezione della fase di erogazione dei contributi, procederà all'attuazione mediante **Puglia Sviluppo s.p.a.** in qualità di soggetto intermediario.









1. regolarmente costituite ed iscritte al registro delle **Start-up innovative** istituito ai sensi del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito in Legge n. 221 del 18/12/2012;
2. che **hanno sostenuto costi di ricerca e sviluppo** che rappresentino almeno il 10% del totale dei costi di esercizio in almeno uno dei tre anni precedenti la concessione dell'aiuto oppure, nel caso di una **start-up** senza dati finanziari precedenti, nella revisione contabile dell'esercizio finanziario in corso, come certificato da un revisore dei conti esterno, ovvero poter dimostrare attraverso una valutazione eseguita da un esperto esterno, che in un futuro prevedibile svilupperà prodotti, servizi o processi nuovi o sensibilmente migliorati rispetto allo stato dell'arte nel settore interessato e che comportano un rischio di insuccesso tecnologico o industriale;
3. che dispongono del riconoscimento del **Seal of excellence** (Iniziativa pilota della Commissione europea nell'ambito del Programma Strumento PMI "Orizzonte 2020").

Le iniziative proposte devono essere riconducibili ad una delle aree di innovazione di seguito riportate:

Area di innovazione prioritaria	Filiera di innovazione
<b>Manifattura sostenibile</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aerospazio</li> <li>• Beni strumentali</li> <li>• Trasporti</li> <li>• Altro manifatturiero (tessile e abbigliamento, mobili, chimica, ecc.)</li> </ul>
<b>Salute dell'uomo e dell'ambiente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agroalimentare</li> <li>• Ambiente</li> <li>• Energia sostenibile</li> <li>• Farmaceutico</li> <li>• Medicale e salute</li> </ul>
<b>Comunità digitali, creative e inclusive</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Industria culturale</li> <li>• Innovazione sociale</li> </ul>

Sono agevolabili:

A. **Spese per investimenti** riconducibili alle seguenti categorie:

- macchinari, impianti di produzione e attrezzature varie, arredi;
- le spese in attivi immateriali legate ad investimenti in software, trasferimento di tecnologie mediante acquisizione di licenze di sfruttamento o di conoscenze tecniche brevettate o non brevettate.

B. **Costi di funzionamento** riconducibili alle seguenti categorie:

- personale dipendente, con vincolo di subordinazione;
- locazione di immobili;
- utenze;
- polizze assicurative;
- canoni ed abbonamenti per l'accesso a banche dati, per servizi software, servizi "cloud", servizi informativi, housing, registrazione di domini Internet, servizi di posizionamento sui motori di ricerca, acquisto di spazi per campagne di Web Marketing, Keywords Advertising, Social, Brand Awareness e Reputation;





- servizi di personalizzazione di siti Internet;
- servizi di consulenza in materia di innovazione;
- servizi di sostegno all'innovazione;
- servizi di consulenza finalizzati all'adozione ex novo di un sistema di gestione ambientale, di certificazione di prodotto, di gestione della responsabilità sociale di impresa e di rendicontazione etico-sociale, rispondenti a standard internazionali;
- locazione e allestimento dello stand in occasione della prima partecipazione ad una fiera specializzata.

L'importo complessivo del progetto imprenditoriale dovrà essere compreso **tra 25.000 e 350.000 Euro**, di cui massimo 250.000 euro destinati ai costi di investimento e massimo 100.000 euro destinati ai costi di funzionamento.

**Il valore minimo** delle spese destinate all'acquisizione di attivi materiali ed immateriali è **pari ad € 25.000**.

La misura TecnoNidi prevede, la concessione delle seguenti agevolazioni:

- **P80% degli investimenti ammissibili**, per un importo non superiore ad € 200.000, ripartita in pari quote di sovvenzione e prestito rimborsabile;
- **P80% delle spese di funzionamento ammissibili**, sotto forma di sovvenzione, per un importo non superiore ad € 80.000.

#### 8.2.1.6 N.I.D.I.

**N.I.D.I.** è uno strumento di **politica attiva del lavoro** della Regione Puglia che sostiene le scelte di autoimpiego ed autoimprenditorialità da parte delle donne, dei disoccupati, dei precari, di chi sta per perdere il posto di lavoro, dei giovani; offre un aiuto per l'avvio di una nuova impresa con un contributo **a fondo perduto** e un **prestito rimborsabile** sulle spese per investimenti. È anche previsto un ulteriore contributo a fondo perduto per le spese di gestione sostenute nei primi mesi di attività.

L'iniziativa viene attuata da **Puglia Sviluppo s.p.a.** – società interamente partecipata dalla Regione Puglia – con il sostegno dell'Unione Europea, attraverso il Programma Operativo FESR-FSE 2014-2020.

Può richiedere l'agevolazione:

- chi intende avviare una **nuova attività** e non ha ancora costituito l'impresa;
- le imprese costituite da **meno di 6 mesi** e non ancora avviate (non hanno emesso la prima fattura)
- le imprese, pur se costituite da più di 6 mesi e attive, che si configurino come:
  - **passaggio generazionale;**
  - **rilevamento di impresa in crisi** o di impresa confiscata da parte dei dipendenti;
  - **cooperative sociali** assegnatarie di beni immobili confiscati;
  - **beneficiarie della misura "PIN – Pugliesi Innovativi"**.

L'impresa potrà essere individuale o societaria. In quest'ultimo caso, la società o l'associazione professionale dovrà essere partecipata per almeno la metà, sia del capitale sia del numero di soci, da soggetti appartenenti ad almeno una delle seguenti categorie:

- giovani con età tra 18 anni e 35 anni;





- donne di età superiore a 18 anni;
- disoccupati che non abbiano avuto rapporti di lavoro subordinato nell'ultimo mese;
- persone in procinto di perdere un posto di lavoro.

È possibile avviare una nuova impresa nei seguenti settori:

- manifatturiero;
- costruzioni ed edilizia;
- riparazione di autoveicoli e motocicli;
- affittacamere e bed & breakfast;
- ristorazione con cucina (sono escluse le attività di ristorazione senza cucina quali bar, pub, birrerie, pasticcerie, gelaterie, caffetterie, ecc.);
- servizi di informazione e comunicazione;
- attività professionali, scientifiche e tecniche;
- agenzie di viaggio;
- servizi di supporto alle imprese;
- istruzione;
- sanità e assistenza sociale non residenziale;
- attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento (sono escluse le attività delle lotterie, scommesse e case da gioco);
- attività di servizi per la persona;
- commercio elettronico.

Le **spese di investimento** che è possibile finanziare sono:

- macchinari di produzione, impianti, attrezzature varie e automezzi di tipo commerciale;
- programmi informatici non personalizzati;
- opere edili e assimilate (che comprendono anche gli infissi, gli impianti elettrici, termo-idraulici, di condizionamento e climatizzazione, telefonici e telematici, di produzione di energia, strutture prefabbricate e amovibili e spese di sistemazione del suolo), entro il 30% della somma delle voci precedenti.

Le **spese di gestione** che è possibile finanziare sono:

- materie prime, semilavorati, materiali di consumo;
- locazione di immobili o affitto apparecchiature di produzione;
- utenze: energia, acqua, riscaldamento, telefoniche e connettività;
- premi per polizze assicurative;
- canoni ed abbonamenti per l'accesso a banche dati, per servizi software, servizi "cloud", servizi informativi, housing, registrazione di domini Internet, servizi di posizionamento sui motori di ricerca, acquisto di spazi per campagne di Web Marketing; servizi di personalizzazione di siti Internet acquisiti da impresa operante nel settore della produzione di software, consulenza informatica e attività connesse.

La dotazione della misura è **pari a 54.000.000 euro**.

#### 8.2.1.7 Aiuti per la tutela dell'ambiente – Titolo VI

“**Aiuti per la tutela dell'ambiente**” – Titolo VI è uno strumento rivolto a microimprese, imprese di piccola dimensione e medie imprese che intendano realizzare un investimento





nel territorio della Regione Puglia. Con esso si possono realizzare interventi in unità locali ubicate nel territorio della Regione Puglia e riguardanti:

- a) **efficienza energetica;**
- b) **cogenerazione ad alto rendimento;**
- c) **produzione di energia da fonti rinnovabili** fino a un max del 70% dell'energia consumata mediamente nei tre anni solari antecedenti la data di presentazione della domanda e, comunque, fino al limite massimo di 500 kW. Al limite del 70% concorre la produzione da sistemi da fonti rinnovabili eventualmente già presenti nel sito.

I progetti di investimento devono obbligatoriamente prevedere la tipologia di intervento di cui alla lettera a) con un minimo del 2% di risparmio di energia primaria.

Lo strumento è di competenza della Regione – Area Politiche per lo Sviluppo, il Lavoro e l'Innovazione – Sezione Competitività e ricerca dei sistemi produttivi; la gestione degli aiuti nella forma di:

- a) sovvenzioni sono delegate a Puglia Sviluppo s.p.a.
- b) Mutui, la Regione ha costituito – presso Puglia Sviluppo s.p.a. – uno strumento finanziario, denominato **Fondo Efficiamento Energetico**.

Possono richiedere l'agevolazione: le **microimprese**, le **imprese di piccola dimensione** e le **medie imprese** che intendono realizzare una iniziativa di efficientamento energetico nell'ambito di uno dei codici Ateco ammissibili nella "Classificazione delle Attività economiche ATECO 2007".

I soggetti proponenti alla data di presentazione della domanda di agevolazione devono essere regolarmente costituiti e iscritti nel Registro delle Imprese.

L'ammissibilità del programma di investimento è subordinata alla presentazione di:

1. **una diagnosi energetica ex ante;**
2. **un progetto di fattibilità tecnico economica;**
3. **una scheda tecnica riassuntiva dei parametri energetici del progetto di fattibilità tecnico economica proposto.**

I progetti di investimento ammissibili devono prevedere una **spesa non inferiore a euro 80.000** per unità locale e conseguire un risparmio di energia pari ad almeno il 10% dell'unità locale oggetto di investimento.

Le **spese ammissibili** riguardano:

- a) l'acquisto di macchinari, impianti e attrezzature varie, nuovi di fabbrica, comprensivi delle spese in opere murarie e assimilate strettamente connesse ed indispensabili per consentire l'installazione degli impianti e dei macchinari (a titolo esemplificativo: basamenti macchinari, quadri e cavi elettrici degli impianti, etc.);
- b) le spese di progettazione ingegneristica (per la redazione del progetto di fattibilità tecnico economica) e di direzione lavori sono ammissibili nel limite del 5% dell'investimento ammissibile;
- c) le spese per la redazione della diagnosi energetica ex ante e della relazione finale dei risultati conseguiti nei limiti dell'1,5% degli investimenti ammissibili e nel limite complessivo massimo di € 10.000;
- d) interventi sugli involucri edilizi.





Le spese ammissibili dovranno derivare da atti giuridicamente vincolanti (contratti, lettere d'incarico, conferma d'ordine, etc.) da cui risulti chiaramente l'oggetto della prestazione, il suo importo, la sua pertinenza al progetto, i termini di consegna.

Le **agevolazioni** saranno calcolate, indipendentemente dall'ammontare del progetto ammissibile, sull'importo massimo di:

- a) € 4.000.000 per le medie imprese;
- b) € 2.000.000 per le piccole e micro imprese.

La copertura finanziaria del piano di investimento finanziato dalla misura è prevista nelle seguenti percentuali:

- 30% mutuo a carico del Fondo Efficiamento Energetico Mutui;
- 40% sovvenzione diretta;
- 30% mutuo a carico della banca finanziatrice.

#### 8.2.1.8 Fondo di Garanzia PMI

La Regione Puglia finanzia la costituzione di **Fondi rischi** presso **Cooperative di garanzia e Consorzi Fidi**, finalizzati alla concessione di **garanzie** dirette alle PMI ed ai **professionisti** che richiedono finanziamenti per la propria attività.

I soggetti attuatori sono i **Consorzi di Garanzia Fidi (Confidi)**, selezionati attraverso la procedura ad evidenza pubblica.

I soggetti destinatari sono le **micro, piccole e medie imprese**, nonché i **liberi professionisti** ed esse equiparati, ai sensi dell'art. 12 della L. n. 81/2017.

L'ammontare delle risorse disponibili è pari a **60.000.000 di euro**.

#### 8.2.1.9 Estrazione dei talenti

La Regione Puglia, attraverso l'Agenzia Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione (A.R.T.I.), con l'intervento "**Estrazione dei Talenti**" finanzia percorsi personalizzati di accompagnamento alla creazione d'impresa rivolti a **Team di aspiranti imprenditori innovativi** nell'ambito delle aree prioritarie di innovazione indicate dalla Strategia regionale per la **Ricerca e l'Innovazione**.

La dotazione finanziaria dell'intervento è di **10 milioni di euro per un triennio**; l'intervento cofinanziato dall'Unione Europea a valere sul P.O.R. Puglia FESR-FSE 2014-2020 per soddisfare:

- Asse Prioritario OT VIII: "**Promuovere la sostenibilità e la qualità dell'occupazione e il sostegno alla mobilità professionale**";
- Asse Prioritario OT X: "**Investire nell'istruzione, nella formazione e nella formazione professionale per le competenze e l'apprendimento permanente**".

I percorsi per valorizzare le idee imprenditoriali saranno forniti dalle "**Factory**", raggruppamenti di soggetti pubblici e privati, anche di caratura internazionale, che trasferiranno competenze e know-how ai Team, secondo i migliori standard dell'accelerazione d'impresa.

Alla selezione per le "**Factory**" possono candidarsi: **incubatori, acceleratori d'impresa e investitori; enti pubblici di ricerca e università, associazioni imprenditoriali**.





distretti produttivi e tecnologici; parchi scientifici e tecnologici; camere di commercio; imprese anche in forma associata; laboratori e centri di ricerca pubblico-privati; scuole superiori; ITS; organismi formativi, associazioni di promozione della cultura d'impresa.

“Estrazione dei Talenti” lancia, nella prima fase, un avviso pubblico riservato alla selezione delle Factory e, successivamente, con un secondo avviso pubblico, a sportello, la raccolta delle candidature relative ai Team.

Per partecipare alla selezione, ogni Factory dovrà seguire una procedura online, presentando un programma degli interventi, che illustrerà i servizi di accompagnamento e accelerazione di impresa da articolare nelle seguenti tipologie di attività:

- screening, finalizzato a stabilire il tipo di supporto da fornire ai Team;
- sessioni comuni di accompagnamento, centrate sul coaching, attraverso cui saranno inquadrati i temi fondamentali e i nodi critici relativi alla genesi e allo sviluppo dei piani d'impresa;
- sessioni di accompagnamento dedicate ai singoli Team, necessarie a garantire loro i seguenti servizi personalizzati:
  - tutorship da parte di uno dei coach che li seguirà per tutto il percorso di accompagnamento;
  - mentorship da parte di soggetti individuati tra imprenditori, manager ed esperti “consolidati”, da abbinare ai destinatari attraverso un meccanismo di matching basato sul criterio della comunanza dell'area di business. Ogni Team, opportunamente selezionato attraverso specifico avviso pubblico (che sarà pubblicato successivamente alla selezione delle Factory) usufruirà dei servizi di accompagnamento e accelerazione lungo un percorso che avrà una durata massima di 300 ore.

Focus: I principali strumenti dell'offerta regionale a supporto della ZES

Strumento	Le quattro leve-obiettivo			
	Ricerca ed innovazione	Competitività ed occupazione	Sostenibilità e qualità ambientale	Merito e lungimiranza
Contratti di Programma	✓	✓		✓
PIA	✓	✓		✓
Pia Turismo		✓	✓	✓
Aiuti agli investimenti delle piccole e medie imprese		✓		✓
TecnoNidi	✓	✓	✓	✓
N.I.D.I.	✓	✓		✓



REGIONE  
PUGLIAREGIONE  
BASILICATA

Aiuti per la tutela dell'ambiente – Titolo VI	✓		✓	✓
Fondi di Garanzia PMI		✓		✓
Estrazione dei talenti	✓	✓	✓	✓

### 8.2.2 Il rilancio delle aree di crisi industriale – legge 181/1989

Le disposizioni contenute nella **legge 15 maggio 1989, n. 181** muovono dalla necessità di sostenere il rilancio di territori colpiti da crisi industriali e di settore.

Il regime di aiuti, inizialmente volto a sostenere le iniziative imprenditoriali d'investimento in aree di crisi complessa, viene esteso – a seguito delle modifiche intervenute per mezzo dell'art. 27 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 – ad **aree non complesse**, il cui impatto – su sviluppo ed occupazione – risulta significativo rispetto al territorio considerato.

I destinatari del provvedimento sono:

1. Le società di capitali;
2. Le società cooperative;
3. Le società consortili.

Il tipo di iniziativa ammessa al beneficio – la cui spesa **non potrà essere inferiore a 1,5 milioni di euro** – deve riguardare la realizzazione di programmi di investimento:

- a) produttivo e/o per la **tutela ambientale** completati – eventualmente – da progetti per **l'innovazione dell'organizzazione**;
- b) che comporti un **incremento dell'occupazione** dell'unità produttiva interessata;

Le agevolazioni sono concesse, nei limiti e nelle condizioni imposte dal Regolamento (UE) 651/2014, nella forma di:

- **contributo in conto impianti e diretto (eventuale)** → complessivamente di importo non inferiore al 3% della spesa ammissibile;
- **finanziamento agevolato** → pari al 50% degli investimenti ammissibili.

Ad **Invitalia s.p.a.**, è affidata la gestione dello strumento (adempimenti tecnici ed amministrativi, concessione ed erogazione delle agevolazioni).

#### 8.2.2.1 Le aree di crisi industriale complessa

Sono considerate **aree di crisi industriale complessa** i territori soggetti a recessione economica e perdita occupazionale di rilevanza nazionale: l'impatto significativo sulla politica industriale nazionale, impone la necessità di intervenire con risorse e strumenti aggiuntivi rispetto a quelli già esistenti sul territorio regionale.

Tale complessità, potrebbe essere così riassunta:

- crisi di una o più imprese di grande o media dimensione con effetti sull'indotto;
- grave crisi di uno specifico settore industriale con elevata specializzazione sul territorio.





- L'intervento del Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE) si sostanzia nella stipula di appositi **Accordi di Programma** di adozione dei **Progetti di Riconversione e Riqualificazione Industriale (PRRI)**.

I PRRI promuovono:

- investimenti produttivi (anche a carattere innovativo);
- la riqualificazione delle aree interessate;
- la formazione del capitale umano;
- la riconversione di aree industriali dismesse;
- il recupero ambientale;
- l'efficientamento energetico dei siti;
- la realizzazione di infrastrutture strettamente funzionali agli interventi.

Le risorse a valere sulla legge 181/89, posso essere accompagnate da:

- cofinanziamento regionale;
- ogni altro regime d'aiuto (per cui ricorrano i presupposti).

La forte crisi del comparto siderurgico associata alle connesse vicissitudini di carattere ambientale, hanno portato a ricomprendere l'**area di Taranto** – e con essa anche i comuni di Taranto, Statte, Montemesola, Massafra e Crispiano, nel novero dei territori classificati come **aree di crisi industriale complessa**.

Il PRRI, tenuto conto di quanto già disposto dal **Contratto Istituzionale per l'Area di Taranto**, si è concentrato su:

- a) **rafforzamento del tessuto produttivo esistente** con riqualificazione delle produzioni;
- b) **attrazione di nuovi investimenti** finalizzati alla diversificazione produttiva e alla **valorizzazione del patrimonio immobiliare non utilizzato dell'ASI e dell'Autorità Portuale**;
- c) **potenziamento della logistica connessa alle attività portuali**.

L'**Accordo di Programma** del 26 aprile 2018, che prevede lo stanziamento di **30 milioni di euro** da parte del Ministero dello Sviluppo Economico a valere sulla Legge 181/89, è stato sottoscritto da:

1. Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE);
2. Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro (ANPAL);
3. Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare;
4. Ministero delle Infrastrutture e Trasporti;
5. Regione Puglia;
6. Provincia di Taranto;
7. Comune di Taranto;
8. Autorità di sistema portuale del Mar Ionio.
9. Invitalia s.p.a. (per presa visione).

Focus: Gli strumenti a favore delle aree di crisi industriale complessa

Le quattro leve-obiettivo





Strumento	Ricerca ed innovazione	Competitività ed occupazione	Sostenibilità e qualità ambientale	Merito e lungimiranza
Legge 181/189 per aree di crisi complesse	✓	✓	✓	✓

### 8.3 Gli strumenti finanziari di supporto alla ZES: il versante lucano

Sfruttando le opportunità della nuova programmazione, la Regione come più volte evidenziato nei paragrafi precedenti ha effettuato una scelta di posizionamento strategico attraverso la definizione di un numero limitato di settori ad alto valore aggiunto (la Smart Specialisation Strategy) che trovano il loro sviluppo e la loro localizzazione principalmente nelle aree ZES individuate, da supportare con interventi ad hoc (principio di concentrazione) sulla base delle vocazioni e degli asset del territorio. L'obiettivo è amplificare l'impatto degli interventi e sviluppare una **strategia d'innovazione regionale che valorizzi gli ambiti produttivi e tecnologici di eccellenza**, e dedicare un'attenzione speciale allo **sviluppo economico, sociale e ambientale sostenibile** attraverso politiche innovative su scuola, PMI, energia e il sostegno all'occupazione stabile, all'inclusione attiva, alla qualità dell'apprendimento, con interventi trasversali alle aree di specializzazione.

La Regione, orientata al pieno superamento delle sfide e delle difficoltà del contesto in cui si muove il sistema economico, sociale e ambientale lucano, in accordo con le esigenze del territorio, ha elaborato una **Vision** che, **anche attraverso il riconoscimento del ruolo strategico delle aree ZES**, vede la Basilicata caratterizzata da:

- un sistema produttivo innovativo, economicamente attrattivo, ambientalmente e socialmente sostenibile, legato in modo strutturato alle politiche del lavoro e dell'apprendimento e sostenuto da strumenti finanziari adeguati;
- risorse ambientali e culturali preservate e valorizzate in modo sostenibile e creativo;
- una regione «open» e accessibile attraverso le reti digitali e dell'innovazione.

Valorizzando quanto già realizzato nel passato, ma decisamente proiettato verso le esigenze del futuro, la regione sta mettendo in campo azioni concrete per il conseguimento dei seguenti **obiettivi concreti**:

1. **Favorire uno sviluppo imprenditoriale duraturo** di questa regione e combattere la sua crisi economica e sociale;
2. **Rendere costante e proficuo il dialogo tra mondo della ricerca e quello dell'imprenditoria**, passando dalla tripla alla **quadrupla elica** (Istituzioni, Ricerca, Impresa, Società), anche nell'ottica dell'attuazione della Strategia Regionale di Specializzazione Intelligente (S3).
3. **Sos tenere lo sviluppo di un capitale umano qualificato e in linea con la domanda potenziale del territorio** attraverso il potenziamento del sistema di istruzione e apprendimento, con particolare attenzione al potenziamento della filiera tecnico-professionale e ai suoi sbocchi lavorativi;
4. **Combattere l'esclusione sociale e la marginalità sociale** attraverso politiche attive per il lavoro, il potenziamento di servizi sociali, il terzo settore.





La prospettiva di sviluppo regionale che ricomprende anche l'attrattività degli investimenti nelle aree ZES, non può non passare attraverso alcune componenti chiave quali **l'innovazione, la competitività, il posizionamento strategico sui mercati nazionali ed internazionali e il rimodellamento organizzativo** del sistema produttivo lucano. Per realizzare tutto questo è necessario agire a livello di sistema sulle connessioni che, sempre più proficuamente, devono riguardare il **mondo dell'impresa, la pubblica amministrazione, il mondo della ricerca e la società civile** in un'ottica di quadrupla elica. Assume grande importanza quindi la Governance della Smart Specialization Strategy (S3) e della ZES, basata sulla leadership collaborativa, attraverso la quale lanciare e consolidare **cluster tecnologici nelle aree di specializzazione**, potenziare le **infrastrutture di ricerca**, attuare delle azioni di **trasferimento tecnologico di tipo "Industry driven"**, attrarre **nuove realtà di ricerca e nuovi investitori industriali** legati ai settori prioritari.

In tale contesto il risanamento economico/gestionale e la razionalizzazione dei **consorzi per lo sviluppo industriale** sembra un elemento indispensabile per il miglioramento infrastrutturale e gestionale delle diverse Aree Industriali.

Risulta chiaro, tra l'altro, come l'elemento sotteso a queste politiche risulti essere il **potenziamento dell'Università e dei Centri di Ricerca**, ben 16 in Basilicata, quali volani di sviluppo economico, sociale e culturale, nonché di attrazione degli investimenti. Sarà infatti **l'innovazione** il fattore chiave di competitività industriale: l'obiettivo è quindi quello di ottenere dei risultati della ricerca tangibili, attraverso l'adozione di un approccio partecipato atto a favorire una maggiore corrispondenza con il fabbisogno produttivo regionale

Questo è il motivo per cui nella vision regionale per favorire, tra l'altro, l'attrattività delle aree ZES si continuerà ad agire su **tre fronti**.

- Il **primo** è deputato al **consolidamento e alla valorizzazione del tessuto produttivo esistente** e alla sostenibilità dei loro investimenti sul lungo periodo e al loro supporto in termini di innovazione e di internazionalizzazione.
- Il **secondo** elemento è **l'attrazione degli investimenti** nei poli logistici individuati, aumentando l'impatto economico e sociale delle imprese: grandi, medie e piccole, creando reti per l'accesso a nuove tecnologie e ai nuovi mercati.
- Il **terzo** è quello deputato a stimolare la nascita e crescita di **nuove imprese**, soprattutto se provenienti da giovani e in settori tecnologici innovativi.

Questa è la logica dei pacchetti agevolativi localizzativi regionali, che saranno descritti nei paragrafi successivi, messi a disposizione dalla Regione Basilicata a favore dello sviluppo, del lavoro, dell'occupazione, della ricerca, dell'innovazione, che vedono tra gli obiettivi principali anche quello di favorire l'attrazione degli investimenti nelle aree ZES.

In questo quadro prendono anche tutta la loro importanza gli strumenti dedicati alle iniziative per lo **sviluppo di reti**, ai **programmi di sostegno all'internazionalizzazione** e alla partecipazione ai **network nazionali e internazionali**, oltre che gli **strumenti di ingegneria finanziaria** deputati a sostenere l'accesso al credito del mondo imprenditoriale, a partire dai **fondi di garanzia per investimenti e circolante**, ai **fondi rischi dei Confidi**, al **Microcredito**, al **fondo Tranché Cover**, al **Venture** e al **Seed Capital**.

È poi indubbio che, per rendere attrattiva un'area produttiva e dunque attrarvi investimenti privati, vi sia la necessità di **garantire adeguate infrastrutture digitali per**





**comunicazione.** Per tale motivo si è provveduto a finanziare un progetto di investimento atto a dotare di **banda ultra larga** 64 Comuni del territorio in due differenti step (I e II lotto) che prevede, laddove questi Comuni siano dotati di Area Industriale o insediamento Produttivo, l'indispensabile collegamento delle sedi delle aziende che si trovano in tali aree alla banda larga. Nell'immediato futuro inoltre, l'obiettivo è quello di garantire al **100% della popolazione lucana** la copertura della **banda larga** e assicurare una copertura a **banda ultralarga** per gli edifici pubblici e le aree produttive della Basilicata, con priorità alle aree industriali e ai due centri urbani di Potenza e Matera.

L'attuazione degli interventi in materia di politiche di sviluppo, lavoro, formazione e apprendimento regionale, attraverso la programmazione, attuazione, individuazione e predisposizione degli strumenti agevolativi, è affidata alla **struttura organizzativa del Dipartimento Politiche di Sviluppo, Lavoro, Formazione e Ricerca**, che ha accorpato funzioni e finalità dei precedenti Dipartimenti per la Formazione e il Lavoro e delle Attività Produttive, e dalla sinergia con il **Dipartimento Programmazione e Finanza**.

In questo scenario, **Sviluppo Basilicata SpA**, società in house della Regione Basilicata svolge un ruolo di supporto ai Dipartimenti regionali, in linea con la sua nuova mission collaborando con il mondo produttivo per un migliore accesso agli strumenti e ai fondi messi a loro disposizione, sia a livello nazionale che regionale attraverso lo svolgimento delle seguenti attività:

- gestione di strumenti agevolativi a favore delle Imprese attuati dalla Regione Basilicata;
- gestione di strumenti di ingegneria finanziaria (Fondo di Garanzia regionale, Fondo di Tranchet Cover, Fondo Microcredito, Fondo di Venture Capital, Fondo per il sostegno dell'internazionalizzazione delle P.M.I., e);
- gestione, promozione e sviluppo degli incubatori regionali ubicati nelle città di Potenza e Matera
- servizi di supporto e accompagnamento delle imprese start up e spin off del pacchetto Creopportunità.
- attuazione di azioni di promozione dell'internazionalizzazione e attuazione degli investimenti

All'interno delle iniziative che la Regione Basilicata ha voluto mettere in campo nell'attuazione delle politiche di sviluppo regionale si inserisce anche il progetto **T3 Innovation (Technology, Transfer, Transformation)**, la **Struttura del Trasferimento Tecnologico della Regione Basilicata**, animata da un raggruppamento di imprese che operano da anni nel settore della consulenza strategica e dell'innovazione: PwC, Noovle, I3P, Reti e Fleurs International, volta a favorire la crescita del livello di competitività del sistema produttivo e del sistema della conoscenza regionale principalmente nelle cinque aree di specializzazione individuate: Aerospazio, Automotive, Bio-Economia, Energia, Industria Culturale e Creativa.

**T3 Innovation** ha il compito di fornire **servizi di consulenza strategica e gestionale in materia di trasferimento tecnologico** a tutti gli attori dell'ecosistema dell'innovazione lucano: imprese, operatori della ricerca, inventori, startup attraverso:

- la Promozione degli investimenti delle imprese in Ricerca & Innovazione
- lo Stimolo alla nascita di nuovi progetti imprenditoriali





- l'aumento della capacità di networking e di internazionalizzazione
- la valorizzazione degli asset strategici del sistema dell'innovazione regionale

Nei prossimi paragrafi, verranno illustrate alcuni pacchetti agevolativi messi a disposizione dalla Regione Basilicata<sup>55</sup> per favorire investimenti all'interno della ZES Interregionale Ionica.

### 8.3.1 Interventi a sostegno della produzione

Le incentivazioni a favore del sistema produttivo regionale, con un impegno finanziario computabile in circa 260 Meuro, attivati ed attivabili entro l'anno in corso a scala regionale e con una corsia preferenziale proprio a favore delle imprese insediate nelle aree ZES, riguardano:

- il sostegno alle imprese attive, attraverso l'emaneazione di specifici strumenti di incentivazione di seguito elencati, nei 5 settori di specializzazione (automotive, aerospazio, industria culturale e creativa, energia, bioeconomia) individuati nella Strategia regionale di specializzazione intelligente – S3 – rispetto alle quali le aree ZES, in molti casi, coincidono proprio con le delimitazioni territoriali delle aree di specializzazione individuate (ad esempio nelle aree industriali di San Nicola di Melfi e Tito insiste la maggiore concentrazione di imprese operanti nella filiera produttiva dell'automotive; le aree industriali della Val Basento 1 e 2 rappresentano il fulcro dello sviluppo della filiera produttiva della chimica verde; i settori dell'aerospazio e dell'industria culturale e creativa sono maggiormente rappresentati dalle imprese insediate nelle aree industriali di Jesce-La Martella):
  - Avviso Pubblico Piani di Sviluppo Industriale attraverso pacchetti integrati di agevolazione - PIA investimenti taglio medio - per le imprese operanti nelle aree di specializzazione. Dotazione finanziaria 13 Meuro a valere sull'Asse 3 "Competitività" del PO FESR 2014-2020 a cui si aggiungeranno ulteriori 2,5 Meuro delle Royalties petrolio;
  - Avviso Pubblico a favore delle imprese operanti nelle aree di specializzazione della S3 per l'acquisto di servizi per l'innovazione tecnologica, strategica, organizzativa e commerciale). Dotazione finanziaria 9 Meuro a valere sull'Asse 1 "Ricerca e Innovazione" del PO FESR 2014-2020;
  - Avviso Pubblico per il sostegno alla creazione e sviluppo dei cluster tecnologici della regione Basilicata nei 5 settori di specializzazione della S3 e alla realizzazione di progetti di ricerca e sviluppo da parte delle imprese di settore. Dotazione finanziaria 14 Meuro a valere sull'Asse 1 "Ricerca e Innovazione" del PO FESR 2014-2020;
  - Cofinanziamento di progetti complessi presentati dal sistema delle imprese e della ricerca (Cluster) per lo sviluppo delle traiettorie tecnologiche sulle aree tematiche

<sup>55</sup> Come evidenziato dalla Regione Puglia anche per la Regione Basilicata il pacchetto degli strumenti di agevolazioni, indicati nel prosieguo, è semplificato, non esaustivo ed in costante evoluzione ed aggiornamento (<http://www.regione.basilicata.it> - Dipartimento Politiche di Sviluppo, Lavoro, Formazione e Ricerca-Sezione Avvisi e Bandi) e non tiene conto di quanto già esistente a livello nazionale, né tantomeno della eventuale presenza di accordi o partnership con soggetti pubblici e/o privati già sottoscritti quali, ad esempio: Accordo CIPE Val Basento-Matera; Accordo MISE-Cofinanziamento credito di imposta; Accordo Multiregionale Space Economy MISE-Regioni; Accordo MEF MISE - Misure di Sviluppo e coesione





- della S3. Dotazione finanziaria 12,6 Meuro a valere sull'Asse 1 "Ricerca e Innovazione" del PO FESR 2014-2020;
- Cofinanziamento della misura nazionale del credito di imposta per le PMI lucane operanti nei settori di specializzazione della S3. Dotazione finanziaria 21 Meuro a valere sull'Asse 3 "Competitività" del PO FESR 2014-2020.
- b) interventi di supporto a progetti unitari di rilancio delle aree industriali di crisi diffusa, coincidenti, per la regione Basilicata, con i sistemi locali del lavoro – SLL – eleggibili ad aree di crisi non complessa, di cui al Decreto MISE del 4 agosto 2016, in cui sono ricomprese, a pieno titolo, anche le aree industriali da destinare ad ZES Basilicata. I progetti unitari di rilancio prevedono:
- l'istituzione di un regime d'incentivazione dedicato sia alle nuove imprese che a quelle esistenti attraverso l'emanazione di un pacchetto integrato di agevolazione "Avviso Pubblico MINI PIA" mirato sulle imprese da riconvertire/ristrutturare e sull'avvio di nuove iniziative produttive nelle aree di crisi, con una dotazione finanziaria di 14 Meuro a valere sull'Asse III "Competitività del PO FESR 2014-2020 a cui si aggiungeranno ulteriori 2,5 Meuro delle Royalties petrolio;
  - la realizzazione di interventi infrastrutturali di riqualificazione ambientale delle aree industriali, di recupero, efficientamento energetico e risparmio energetico delle aree, azioni di organizzazione della logistica attraverso il supporto alla mobilità sostenibile dell'area. Dotazione finanziaria complessiva pari a circa 31 Meuro, di cui 15 Meuro a valere sulle risorse FSC 2014-2020, 9 Meuro a valere sull'Asse III "Competitività" del PO FESR 2014-2020 e 6,96 Meuro a valere sull'Asse IV "Energia" del PO FESR 2014-2020;
  - il cofinanziamento, unitamente alle risorse finanziarie messe a disposizione dal MISE per la Regione Basilicata, dello strumento di incentivazione nazionale approvato con Decreto ministeriale 9 giugno 2015 avente ad oggetto "Disciplina in materia di attuazione degli interventi di cui alla legge n. 181/1989". Il decreto disciplina le modalità e le procedure per la presentazione delle istanze di agevolazione, nonché i criteri di selezione e valutazione per la concessione e l'erogazione delle agevolazioni in favore di programmi di investimento finalizzati al rilancio di tutte le aree di crisi, sia quelle complesse che quelle ricadenti in situazioni di crisi industriale, diverse da quelle complesse che ricomprendono anche le aree industriali ZES Basilicata. Dotazione finanziaria della Regione Basilicata 3,5 Meuro a valere sull'Asse 3 "Competitività" del PO FESR 2014-2020.
- c) "Azioni di sistema" per l'attuazione del Piano nazionale Industria 4.0, attraverso l'emanazione dei seguenti strumenti agevolativi:
- Avviso Pubblico "Sostegno ad investimenti finalizzati all'adozione delle tecnologie abilitanti dell'industria 4.0". Dotazione finanziaria 12,5 Meuro rivenienti dalle risorse finanziarie delle royalties del petrolio;
  - Avviso Pubblico "Borse di Dottorati di ricerca innovativi a caratterizzazione industriale con specializzazione nell'adozione delle tecnologie abilitanti dell'industria 4.0" con una dotazione di circa 2,0 Meuro per l'anno accademico 2018-2019 rivenienti dalle risorse finanziarie delle royalties del petrolio.
  - Attivazione di strumenti di ingegneria finanziaria di contrasto al credit crunch per le imprese con sede operativa in Basilicata attraverso l'istituzione di: un fondo





regionale di tranced cover; l'Integrazione dei fondi rischi dei confidi; l'istituzione di un fondo regionale di venture capital; il cofinanziamento del fondo di garanzia nazionale). Dotazione complessiva 24,7 Meuro, di cui 15 Meuro a valere sulle risorse dell'Asse III "Competitività del PO FESR 204-2020 e 9,7 Meuro a valere sulle risorse delle royalties del petrolio.

- Avviso Pubblico "per l'efficiamento energetico delle imprese" finalizzato al cofinanziamento di progetti di investimento di efficienza energetica degli impianti produttivi e delle unità locali delle imprese e utilizzo delle fonti di energia rinnovabili per la produzione di energia destinata al solo "autoconsumo dell'unità locale produttiva". Dotazione finanziaria complessiva di 29 Meuro, di cui 20 Meuro a valere sulle risorse dell'Asse IV "Energia" del PO FESR 2014-2020 e 7,3 Meuro sulle risorse FSC 2014-2020;
- Interventi per incrementare il livello di internazionalizzazione del sistema produttivo regionale attraverso l'emanazione di un Avviso Pubblico per il sostegno all'acquisto di servizi di supporto all'internazionalizzazione delle PMI, con priorità per le PMI operanti nei settori di specializzazione della S3, oltre che alla messa in campo di azioni di sistema a regia regionale disciplinate in un piano di internazionalizzazione dove sono stati declinati specifici interventi per facilitare la penetrazione verso mercati esteri e, sul fronte dell'attrazione degli investimenti, per creare occasioni di incoming e promuovere accordi commerciali. Dotazione complessiva di 5,4 Meuro di cui 3,4 Meuro a valere sulle risorse dell'Asse III "Competitività del PO FESR 204-2020 ed 2 Meuro a valere sulle risorse FSC 2014-2020. Di questa circa 2, 4 Meuro sono destinati all'attuazione del piano di internazionalizzazione

Saranno promossi inoltre, interventi finalizzati al sostegno dei processi di integrazione e cooperazione tra imprese, attraverso processi di riorganizzazione e sviluppo di reti, **programmi di sostegno agli investimenti per l'innovazione** attraverso il finanziamento di voucher per (dotazione 9 Meuro) con l'obiettivo, tra l'altro, di promuovere e sostenere la partecipazione degli attori locali, imprese e centri di ricerca regionali a piattaforme di concertazione e di e-commerce, e network/cluster nazionali e internazionali.

Infine, nelle Aree ZES di Basilicata i Consorzi ASI di Potenza e Matera, hanno dato la loro disponibilità a dimezzare l'onere una tantum da versare al Consorzio, previsto per tutti i progetti di investimento presentati, riducendo la tariffa dall'1% allo 0,5% sul valore complessivo degli investimenti.

Inoltre, nel processo di concertazione, tanto con i Comuni quanto con i Consorzi, è stata affrontata la possibilità di confrontarsi successivamente all'istituzione della ZES sulla TASI al fine di abolire l'imposta o almeno di limitarne l'impatto attuale.

Anche il tema energetico rappresenta nel contesto produttivo delle ZES un elemento molto importante. In pieno rispetto e condivisione di quanto emerso anche nella roadmap europea, l'energia, oltre ad essere una delle cinque aree di specializzazione intelligente della Regione Basilicata, è l'area nella quale è maggiormente rilevante l'integrazione tra ricerca, tecnologia e ambiente in tutte le componenti del sistema economico: dagli edifici, alle imprese, ai servizi e ai cittadini. L'obiettivo, a livello macro, è la crescita sostenibile del territorio lucano, basata su un'economia a basse emissioni di CO2 e competitiva, ma allo stesso tempo capace di sfruttare le risorse in modo efficiente e sostenibile, tutelando dell'ambiente e la biodiversità. Per queste ragioni, lo sforzo della Regione nel programma





gli interventi in materia energetica è teso soprattutto all'elaborazione di una strategia integrata in grado di mettere a sistema e ottimizzare le diverse fonti finanziarie, europee, nazionali e regionali, partendo dall'aggiornamento del PIEAR. In un quadro così organizzato, rientrano gli interventi infrastrutturali per le **smart grids**, per conferire alle imprese un'ulteriore vantaggio competitivo, **le misure per l'abbattimento dei costi energetici, l'eco-efficienza e la tecnologia a favore delle PMI**, la promozione dell'eco-efficienza e **la riduzione di consumi di energia primaria negli edifici e strutture pubbliche**, attraverso il PAES, e le misure di efficientamento degli edifici privati, ma anche la diffusione della conoscenza per aiutare i consumatori a fare delle scelte informate. Il tutto con un impegno finanziario di oltre 60 Meuro a valere sulle risorse FESR e FSC 2014-2020.

Sull'attuazione delle misure in tematiche energetica i Dipartimenti regionali sono supportati dalla società in House **Società Energetica Lucana (SEL)**, la quale svolge attività direttamente connesse ai fini istituzionali della Regione Basilicata e precisamente, azioni tendenti ad ottimizzare la gestione della domanda e dell'offerta di energia, il risparmio energetico, l'efficienza energetica e l'utilizzo delle risorse energetiche locali.

### **8.3.2 Interventi a sostegno del Mercato del Lavoro**

In questi anni a livello nazionale il settore dei servizi per il lavoro dedicati alla promozione e sviluppo di strumenti di politica attiva per i cittadini per l'accesso all'occupazione, è stato, profondamente modificato sia in termini di "governance", che di servizi erogabili, di procedure attivabili e di competenze professionali richieste agli operatori. In particolare il decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 150 – che ha attuato la delega sul riordino della normativa in materia di servizi per il lavoro e di politiche attive – ha posto le basi per il rilancio del settore, costruendo una governance multilivello finalizzata a dettare le basi per una strategia nazionale.

In tale contesto si inserisce il nuovo quadro normativo della Regione in particolare:

- **con la legge regionale 31 agosto 2015 n. 30** "Sistema integrato per l'apprendimento permanente e le transizioni nella vita attiva" (Legge SIAP), è stato delineato il complesso delle politiche regionali ed i relativi sistemi e strumenti di attuazione finalizzati a realizzare lo sviluppo della professionalità quale risorsa umana, la promozione dell'occupabilità ed il sostegno all'occupazione, l'integrazione lavorativa e l'inclusione sociale attiva.
- **con la legge regionale del 13 maggio 2016 n.9**, è stata istituita l'Agenzia regionale per il lavoro e le transizioni nella vita attiva (L.A.B. – Lavoro e Apprendimento Basilicata)". Detta legge prevede che l'Agenzia L.A.B. operi sulla base degli indirizzi della programmazione regionale, quale componente tecnica del sistema regionale per l'attuazione delle politiche di orientamento, istruzione, formazione e lavoro e come parte integrante delle reti territoriali per l'apprendimento anche attraverso lo sviluppo di forme partenariali pubblico-private. L'Agenzia, al fine di garantire la capacità funzionale ed organizzativa del sistema regionale integrato per l'apprendimento, così come definito dalla legge regionale 31 agosto 2015 n. 30 ed in coerenza con il riassetto delle competenze istituzionali in materia, assicura la gestione dei servizi per l'impiego e delle politiche attive del lavoro, nel quadro dell'organizzazione dei servizi disciplinata dalla Regione, nel rispetto delle previsioni del decreto 150/2015.





In questo quadro, pertanto, le scelte compiute dalla Regione Basilicata hanno dotato il sistema locale di strumenti normativi ed attuativi che possono permettere di pianificare le attività secondo un modello sistemico in cui istruzione, formazione professionale e mercato del lavoro si integrino per assicurare servizi/azioni centrati sugli effettivi bisogni dell'utenza. Tale *vision* è in piena sintonia con la prospettiva europea della *lifelong guidance*, perché assume quali suoi obiettivi principali il potenziamento dei servizi di orientamento lungo tutto l'arco della vita, il miglioramento dell'integrazione, dell'efficienza e dell'efficacia dei settori istruzione, formazione e lavoro, il potenziamento dell'incontro tra domanda e offerta di competenze e l'aumento della produttività.

La Regione, quindi, intende mettere in campo una serie di azioni, che potranno essere calibrate anche verso i territori ZES, a valere sulle risorse dei Programmi Operativi. In particolare è possibile indicare le seguenti iniziative:

- emanazione di un Avviso Pubblico, a valere sul PO FSE 2014/2020, volto a **promuovere l'assunzione a tempo indeterminato di giovani lucani laureati e diplomati in stato di disoccupazione**, attraverso incentivi economici che finanziano anche percorsi formativi successivi all'inserimento in azienda. Nel perseguire la finalità di favorire l'opportunità di un'occupazione stabile sul territorio regionale, è previsto l'accesso agli incentivi alle imprese di ogni dimensione con almeno una sede operativa in Basilicata. I destinatari sono giovani laureati e diplomati di età compresa tra i 18 e i 35 anni non ancora compiuti, residenti nella Regione Basilicata, iscritti in uno dei Centri per l'Impiego della Regione Basilicata come persona in stato di disoccupazione ai sensi dell'art.19 del d.lgs.150/2015. Alle imprese beneficiarie è riconosciuto un bonus occupazionale pari ad € 8.000,00, all'anno, per due annualità nel caso di assunzioni di diplomati, elevabile fino ad un massimo di € 10.000,00, all'anno, per due annualità nel caso di assunzione di laureati con inquadramento in un livello contrattuale corrispondente a mansioni di elevata complessità che richiedono la qualificazione universitaria, secondo quanto stabilito dal CCNL di riferimento. La dotazione finanziaria prevista per detto Avviso Pubblico è di circa € 25.000.000,00. Tale misura sarà cumulabile con altri incentivi previsti a livello nazionale, in particolare con l'Incentivo Occupazione Mezzogiorno (Anpal a valere su risorse del PON SPAO e del POC SPAO). Tale incentivo si sostanzia in un conguaglio di contributi previdenziali per ciascun lavoratore assunto per un importo massimo di € 8.060, fruibile nell'arco di 12 mesi nel caso di assunzione di giovani di età compresa tra i 16 ed i 34 anni e lavoratori con almeno 35 anni privi di impiego regolarmente retribuito da almeno 6 mesi. Inoltre, la Legge di Bilancio 2018 ha introdotto, per le assunzioni effettuate dal 1° gennaio al 31 dicembre prossimo, uno sgravio contributivo del 50% per l'assunzione di under 35. A fornire disposizioni attuative ed operative è stata l'Inps, con la circolare n. 40 del 2 marzo 2018: potranno beneficiare dello sgravio contributivo i datori di lavoro privati che effettueranno nuove assunzioni di giovani fino a 35 anni, requisito che a partire dal 1° gennaio 2019 scenderà a 30 anni. Il Bonus consiste in uno sgravio contributivo INPS pari al 50% dei contributi fino a 3000 euro annui per 3 anni per le assunzioni a tempo indeterminato o le stabilizzazioni di lavoro flessibile;
- per i destinatari che hanno superato i 35 anni è prevista l'emanazione di un Avviso Pubblico "**Capitale Lavoro**": con D.G.R.1406 del 21 dicembre 2017 è stata approvata la scheda progettuale, che si sostanzia nell'erogazione di un pacchetto di misure e servizi in favore della persona disoccupata, commisurato alla sua distanza dal mercato del lavoro e alle specifiche necessità connaturate a tale status giuridico. I servizi e le misure di accompagnamento al lavoro offerte sono personalizzati sulle base





caratteristiche dell'utente/destinatario, per favorire la ricerca di impiego con l'assegnazione figurativa alla persona di un «capitale» di risorse finanziarie graduate sulla base della distanza dal mercato del lavoro del destinatario, ovvero della difficoltà di inserimento.

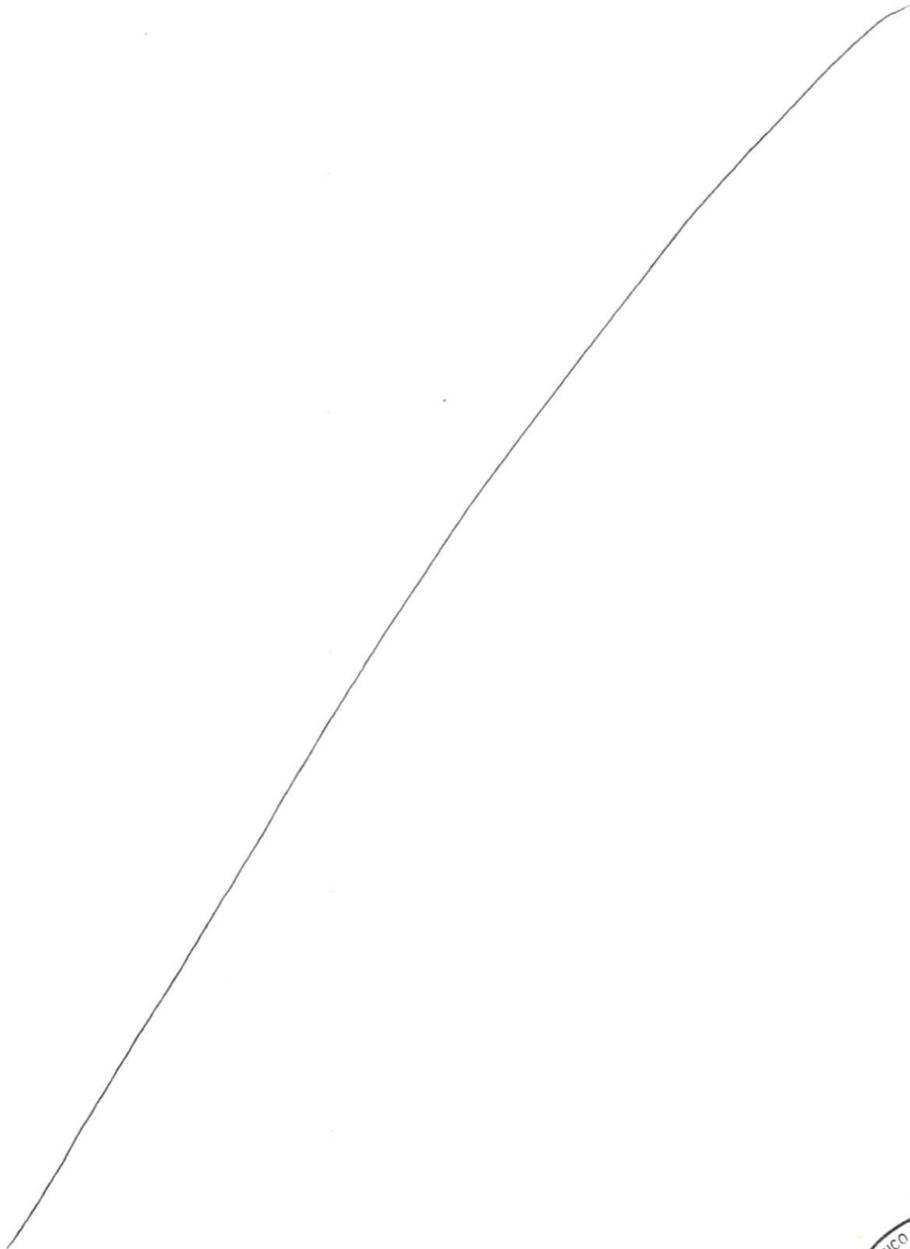
- Sempre a valere sul PO FSE 2014/2020 la Regione ha già emanato un avviso pubblico (SPIC 2020) volto **sostenere la capacità competitiva dei sistemi produttivi regionali e Padeguamento della professionalità dei lavoratori**, attraverso la concessione di aiuti alle imprese interessate dalla realizzazione di attività di formazione continua rivolte al proprio personale operante nelle unità locali di produzione di beni e servizi ubicate nel territorio della Regione Basilicata. L'avviso, a sportello, trova esecuzione fino al 2019 e, oltre alle risorse del PO, la Regione può anche contare sui fondi Nazionali (Legge 236/93).
- A supporto della creazione di nuove imprese di recente emanazione è il bando **“Resto al Sud”**, che prevede incentivi dedicati ai giovani tra i 18 e i 35 anni residenti in alcune regioni del sud, tra cui la Regione Basilicata, che intendono aprire una nuova impresa. Ogni soggetto richiedente può ricevere un finanziamento massimo di € 50.000,00, l'importo può arrivare fino a 200.000,00 con l'aggregazione di più richiedenti per progetto. E' possibile avviare attività di produzione di beni e servizi. Le agevolazioni coprono il 100% delle spese e prevedono un contributo a fondo perduto, pari al 35% del programma di spesa ed un finanziamento bancario pari al 65% del programma di spesa da restituire in 8 anni di cui 2 in preammortamento. Le agevolazioni sono erogate in regime de minimis. Le domande vengono inoltrate telematicamente tramite la procedura messa a disposizione dal sito di Invitalia.
- Con D.G.R. 1130/2017 **“Disciplinare regionale in materia di tirocini extracurricolari”**, la Regione ha, inoltre, recepito la normativa nazionale. Il tirocinio extracurricolare è una misura di politica attiva del lavoro che mira a creare un contatto diretto tra soggetto ospitante e tirocinante allo scopo di favorirne l'acquisizione di competenze professionali e l'inserimento lavorativo. Nell'ambito della prima fase di Garanzia Giovani, detta misura, ha consentito di raggiungere ottimi risultati in termini occupazionali.
- Attraverso l'Avviso Pubblico **“per il sostegno a percorsi innovativi di alternanza scuola-lavoro nella Regione Basilicata. Industria 4.0”** potranno essere messi in campo percorsi innovativi di alternanza scuola lavoro coerenti con gli obiettivi del Piano Nazionale “Industria 4.0” e con il Piano Regionale Triennale “Ricerca e Innovazione (Smart Specialization) per la formazione e l'occupazione dei giovani in Basilicata”.
- Un ulteriore **strumento di ingegneria finanziaria**, a valere sulle risorse del PO FSE Basilicata, da attivare in ambito regionale quale forma di sviluppo di impresa e di creazione di nuove opportunità di lavoro è il microcredito. Detto strumento si rivolge alla creazione o allo sviluppo di forme di impresa e di lavoro autonomo, con meno di 5 anni di attività e con numero di dipendenti non superiore a 5 per le imprese individuali ed i lavoratori autonomi e a 10 per le società di capitali. Il finanziamento agevolato non potrà eccedere il limite di 25.000 euro (integrabile di ulteriori 10.000 € alle condizioni previste dalla legge), da restituire in un arco temporale non superiore ai 7 anni.





## APPENDICI







## A. Quadro normativo e modalità attuative

### A.1 Porti, logistica e connessioni intermodali nella nuova agenda politico-istituzionale

Dopo vent'anni<sup>56</sup>, il decreto cd. Sblocca Italia ha aperto la via ad una riforma complessiva dei porti al fine di *“migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione della intermodalità, anche attraverso la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti”*. Le inefficienze del sistema logistico italiano non sono infatti una novità. Esse costano 50 miliardi l'anno e il cluster portuale dell'intero Paese genera il 2,6% del PIL nazionale (a fronte del 2,1% prodotto dal solo porto di Rotterdam per i Paesi Bassi). Le infrastrutture portuali sono infatti di scarsa qualità, tanto che l'Italia è al 56° posto nella graduatoria mondiale (assai distante da Spagna e Portogallo e dietro a Marocco, Grecia e Croazia)<sup>57</sup>.

Ecco perché anche la Commissione Europea aveva suggerito di intervenire, al fine di integrare la rete logistica connettendo al meglio i porti con i sistemi di trasporto ferroviario, stradale e con le piattaforme logistiche (interporti). La portualità e la logistica sono uno strumento attivo di politica euro-mediterranea per favorire l'integrazione tra la sponda nord e la sponda sud, promuovere lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno e valorizzare il suo sistema industriale. La Commissione UE aveva quindi sollecitato un intervento affinché: *“l'Italia sfrutti maggiormente il proprio potenziale a livello di trasporto marittimo, anche nel più ampio contesto transnazionale, unitamente al miglioramento dei collegamenti ferroviari con l'entroterra. È necessario che l'Italia si basi su una strategia inerente al ruolo e alla posizione dei vari porti in un contesto generale atto a creare piattaforme e corridoi logistici integrati efficienti. I progetti collegati alla rete TEN-T dovrebbero essere inclusi in un unico programma nazionale per le Regioni meno sviluppate, con programmi regionali concentrati esclusivamente sulle infrastrutture a carattere regionale o locale”*<sup>58</sup>.

Sulla base di tali premesse, ad agosto 2015, il Governo ha sentito l'esigenza, ormai improcrastinabile, di adottare il *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)*<sup>59</sup>, anche al fine di consentire al Parlamento e alle istituzioni dell'UE di valutare l'adozione di un'ampia riforma sulla base di un'analisi tecnica ed economica difendibile<sup>60</sup>. Detto piano ribadisce l'importanza della cd. *retroportualità*, basti considerare che la superficie complessiva dei dieci porti italiani più grandi è dell'ordine di grandezza della superficie del solo porto di Anversa, Le Havre o Rotterdam. Negli scali esteri vengono spesso comprese anche grandi aree utilizzate per attività logistiche che rappresentano spazi per la creazione di valore aggiunto; ciò che sottolinea in maniera ancora più evidente come l'integrazione fra porti ed aree logistiche sia un *“indirizzo strategico da perseguire”* anche nel nostro Paese.

<sup>56</sup> L'ultima disciplina organica dei porti risale alla legge n. 84 del 1994 rubricata *“Riordino della legislazione in materia portuale”*.

<sup>57</sup> *Global Competitiveness Report 2015-2016, World Economic Forum, 2015.*

<sup>58</sup> Nel suo *Position Paper* del dicembre 2012.

<sup>59</sup> Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26.08.2015 pubblicato nella G.U. n. 250 del 27.10.2015.

<sup>60</sup> Il già citato art. 29 del d.l. n. 133/2014 (Sblocca Italia) che prevede: *“Al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico delle merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, da effettuare ai sensi della l. n. 84/1994, è adottato, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti [...] il piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL)”*, è stato dichiarato costituzionalmente illegittimo nella parte in cui non prevede che lo stesso sia adottato in sede di Conferenza Stato-Regioni (Corte Cost. n. 261/2015, in G.U. del 11/12/2015). La questione di legittimità era stata sollevata dalla Regione Campania denunciando la violazione degli artt. 117, terzo comma e 118, primo e secondo commi della Costituzione, nonché del principio di leale collaborazione di cui agli artt. 5 e 120 Cost.





Di converso la domanda, soddisfatta oggi dagli interporti (e altri snodi intermodali) e più in generale dalle piattaforme logistiche esistenti, rivela una scarsa integrazione con le realtà portuali nazionali. Le brevi distanze e la frammentazione della domanda sono elementi sfavorevoli all'effettuazione di servizi ferroviari da/per i porti. Per cui, una maggiore integrazione è possibile solamente intravedendo una "funzione retroportuale" che presuppone che vengano trasferiti negli interporti una serie di servizi attraverso pratiche quali i corridoi doganali, servizi ferroviari dedicati e che venga garantita un'interoperabilità delle piattaforme tecnologiche utilizzate<sup>61</sup>.

Il piano strategico nazionale della portualità e della logistica ha quindi avuto il merito di chiarire che uno degli aspetti cruciali per il successo del nuovo sistema logistico e portuale italiano deve essere il collegamento sinergico dei porti con le altre modalità di trasporto, non solo stradale ma soprattutto ferroviario<sup>62</sup>.

Ciò detto, l'Italia – nel negoziare nell'ambito dell'Accordo di Partenariato la propria strategia per l'individuazione degli ambiti di intervento della programmazione 2014/2020 – ha specificato le modalità di attuazione dell'Obiettivo denominato "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete" avendo riguardo a 5 Regioni del Sud Italia (Campania, Sicilia, Calabria, Puglia, Basilicata ovvero le Regioni "Obiettivo Convergenza", quelle bisognose di aiuto al fine di portarle a convergere verso i parametri socio-economici della media del resto dell'Unione). Nell'Accordo è stato ribadito che gli investimenti sono destinati in via prioritaria ad interventi che insistono sui corridoi TEN-T che attraversano l'Italia o che sono funzionalmente complementari a migliorare l'accesso a tali corridoi. Tra i risultati attesi degli obiettivi di ri-orientamento modale e miglioramento dei servizi v'è senz'altro il potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e il miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale. Con riferimento a quest'ultimo, l'Accordo specifica che:

- la programmazione deve avvenire per "aree logistiche integrate" (ALI), che includono un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema e le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete TEN;
- la strategia deve tenere conto del "gigantismo navale", concentrando i relativi servizi su un numero ristretto di scali della rete centrale TEN-T, rafforzati attraverso adeguate connessioni ferroviarie con i corridoi multimodali della rete centrale e valorizzati da un potenziamento dalla logistica retroportuale e/o interportuale;
- la competitività degli altri porti deve essere sostenuta con interventi a supporto delle autostrade del mare, della logistica retroportuale e con interventi per le infrastrutture intermodali, in primis ferroviarie;

<sup>61</sup> I principali scali portuali italiani sono spesso localizzati all'interno di città il cui sviluppo e le cui esigenze urbanistiche comprimono in misura significativa la possibilità di espansione delle aree portuali. Tale circostanza, che si riflette in misura significativa sull'operatività degli scali, ha suggerito la ricerca di spazi utili alla movimentazione dei carichi in aree che siano esterne al perimetro portuale ma sufficientemente prossime al porto da garantire l'efficienza dell'operazione di trasporto. È il caso (il più noto) del collegamento ferroviario shuttle fra il porto di Genova e l'interporto di Rivalta Scrivia, ma anche dei servizi ferroviari navetta ad alta frequenza tra l'interporto di Bari e il porto di Taranto, fra gli interporti di Nola e Marcianise e lo scalo di Napoli, ma anche fra Parma e La Spezia, Padova e Venezia, Cervignano e Trieste, Jesi e Ancona.

<sup>62</sup> Occorre considerare, come ha confermato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che il Piano stesso è determinante, quale condizione ex ante, per l'approvazione da parte di Bruxelles del PON Reti e Infrastrutture.





- tutti gli interventi devono essere conformi ai Piani Regolatori Portuali in vigore;
- si deve perseguire l'ottimizzazione della filiera procedurale, anche attraverso l'interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo (Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, ecc.);
- lo sviluppo di un impianto integrato di comunicazione a servizio dello scambio di merci al consumo può, inoltre, essere supportato tramite la piattaforma UIRNET ed, eventualmente, da altre di interesse generale.

L'intermodalità, in raccordo con le priorità UE per la valorizzazione delle infrastrutture portuali in una logica di sistemi logistici integrati, assume dunque la dimensione di assoluta priorità tanto da farne il principale criterio selettivo per gli interventi che si intendono candidare sul Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti", Regioni meno sviluppate 2014/2020<sup>63</sup>. Il tutto al fine di operare in una logica integrata di ampio respiro, evitare sovrapposizioni, assicurare un legame stretto con il territorio e i distretti produttivi. Fare sistema è infatti uno dei temi ispiratori dello stesso *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*, il quale si rifa apertamente alla logica delle c.d. ALI nell'individuare le nuove autorità di Sistema portuale. Le cinque Aree Logistiche Integrate (ALI) di interesse per la rete centrale europea sono state così individuate: 1. Quadrante sud orientale della Sicilia, 2. Polo logistico di Gioia Tauro, 3. Sistema pugliese, 4. Area Logistica campana, 5. Quadrante occidentale della Sicilia.

Il tema della retroportualità si rivela strategico anche in ordine ad un altro, grande problema dei nostri tempi: il cd. "gigantismo navale". È noto infatti che il settore portuale deve organizzare la propria offerta di fronte alla tendenza alla crescita dimensionale delle navi, che garantisce forti economie di scala agli operatori, mentre pone sfide alla capienza dei porti. Per far fronte al suddetto fenomeno, il Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti 2014-2020" intende dunque: *"potenziare l'offerta portuale intervenendo sull'inadeguatezza dei fondali, dei moli foranei e della capacità delle banchine/gru; accrescere la capacità produttiva degli scali investendo sull'offerta tecnologica e informatica finalizzata a velocizzare i cicli operativi e accelerare lo svuotamento dei piazzali; favorire una maggiore integrazione tra aree portuali ed aree retroportuali, realizzando prioritariamente i collegamenti ferroviari, ove l'orografia del territorio lo consenta, e garantendo livelli di prestazione omogenei lungo tutta la catena banchina-destinazione finale"*.

## A.2 Retroportualità, infrastrutture e fisco

Come già evidenziato, il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica si è innestato in un contesto normativo già in ampia evoluzione, stanti le sempre più pressanti sollecitazioni degli operatori economici, degli investitori esteri e delle istituzioni europee. Ancor prima del cd. decreto "Sblocca Italia" altre norme avevano tentato di favorire lo sviluppo di sistemi logistici portuali.

Una tra queste è l'art. 46 del cd. "Salva Italia" (d.l. n. 201/2011) che autorizzava le autorità portuali a costituire sistemi logistici attraverso atti di intesa e di coordinamento con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie. L'idea era quella di immaginare il porto e i relativi poli logistici come un sistema integrato da inquadrarsi all'interno della più ampia cornice delle reti TEN-T, al fine di

<sup>63</sup> Il Programma, stipulato nell'autunno 2014 tra la Commissione europea e l'Italia ed approvato in via definitiva il 29 luglio 2015, individua la modalità di governance nelle cd. "aree logistiche integrate (ALI)". Tali aree devono includere il sistema portuale; eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema; le connessioni risolvibili ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto.





ridurre i rischi connessi a una possibile distorsione della concorrenza fra i sistemi portuali nazionali<sup>64</sup>. Una maggiore integrazione fra porti e strutture logistiche, tuttavia, richiede anche misure di carattere “operativo” che rendano possibile, ad esempio, effettuare i controlli sui carichi al di fuori del perimetro portuale, con ciò implicando anche misure di carattere doganale. Per questo, la norma in parola ha previsto che nei terminali retroportuali, cui fa riferimento il sistema logistico, il servizio doganale debba essere svolto dalla medesima amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.<sup>65</sup>

Lo stesso Salva Italia era andato ad incidere su precedenti norme (art. 6, c.6, l. n. 84/1994) che consentivano alle autorità portuali di costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell’intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.<sup>66</sup>

Altre norme della medesima l. n. 84/1994 (art. 18 bis) sono state modificate (per effetto dell’art. 14 del d.l. n. 83/2012 (cd. *Cresci Italia*) per consentire l’istituzione di un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti (e per il potenziamento della rete infrastrutturale) alimentato su base annua in misura pari al 1% dell’IVA dovuta sull’importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto nel limite di 90 milioni di euro annui (limite così ampliato dall’art. 22 del d.l. n. 69/2013, cd. *Decreto del fare*).

Tutto ciò, sino alla legge di riforma della portualità, fortemente voluta dal Ministro Delrio<sup>67</sup>, che ha assicurato una significativa riorganizzazione del sistema sposando le indicazioni, normative e regolamentari, che si erano nel tempo stratificate. Si è quindi proceduto ad accorpate e ridurre le Autorità portuali da 24 a 15 e introdurre nel sistema portuale una nuova, complessiva razionalizzazione.

Oggi, a distanza di ulteriori due anni dalla riforma portuale, il d.l. n. 91/2017, cd. “Resto al sud”<sup>68</sup>, ha introdotto, agli artt. 4 e 5, una disciplina inedita di Zone economiche speciali che ne prevede la stretta correlazione, geografica e funzionale, con il sistema della portualità.

Il Decreto è stato salutato con largo apprezzamento da tutti, specie dagli operatori del settore. L’Associazione Svimez, nel suo ultimo rapporto, lo definisce uno strumento di politica economica efficace per attrarre investimenti esteri di cui è auspicabile una rapida implementazione; uno strumento: *“che punti, in questa prima fase, ad una concentrazione sia delle risorse sia del loro numero, individuando strategicamente i luoghi, da gestire con una governance semplificata e trasparente: si potrebbe anzitutto partire con alcune aree portuali e retro portuali di sviluppo logistico in una prospettiva euro mediterranea come a Napoli (che vuol dire anche Bagnoli e Salerno) e Gioia Tauro (ma anche Taranto, che potrebbe integrarsi con la connessione a Matera sui cui puntare in vista del 2019)”*<sup>69</sup>.

<sup>64</sup> Sul punto, v. AA. VV., Il sistema portuale e logistico italiano nel contesto competitivo euro-mediterraneo: potenzialità e presupposti per il rilancio, in *Porti e logistica* a cura di Cassa depositi e prestiti, 2012.

<sup>65</sup> Ibidem

<sup>66</sup> V. La manovra Salva Italia del governo Monti su Guida al diritto Focus on line, dicembre 2011, n. 15 è consultabile all’indirizzo:

<http://www.diritto24.ilssole24ore.com/content/dam/law24/Gad/La%20manovra%20Salva%20Italia%20del%20Governo%20Monti.pdf>. Cfr. anche D. Ricciutelli, La riforma della politica europea dei porti, in *Maritime Journal*, 2014, n.1, p. 288.

<sup>67</sup> Decreto Legislativo 4 agosto 2016 n.169.

<sup>68</sup> D.L. n. 91/2017 convertito con legge n. 123 del 03.08.2017.

<sup>69</sup> Rapporto Svimez sull’economia del Mezzogiorno 2017, p. 6-7.





Si tenga infatti conto di una circostanza che, tra le altre, distingue il nostro Mezzogiorno da realtà ancor più arretrate dei cd. Paesi emergenti ed ancor di più dalle aree competitive del centro Europa: il Mezzogiorno è un'ampia area di un Paese, l'Italia, che va a due velocità. Come è stato già ben evidenziato ormai molti anni orsono: *“In tutta una serie di circostanze, infatti, il sol fatto di essere una “regione” arretrata inserita in un paese globalmente sviluppato, si ritorce contro le prospettive di sviluppo del Mezzogiorno stesso. È questo, ad esempio, il caso ovvio del brain drain, una emigrazione selettiva che, nel caso del Mezzogiorno, porta facilmente i migliori – in campo scientifico e imprenditoriale e a qualsiasi livello – ad inserirsi in piena parità di diritti e senza nessun ostacolo culturale o di accettazione sociale, nelle regioni più evolute del Paese. Nei paesi interamente sottosviluppati, invece il brain drain è disincentivato e ridotto quantitativamente dal fatto di comportare una emigrazione all'estero, con tutte le conseguenze negative che l'espatrio inevitabilmente comporta, in termini di condizioni di minorità culturale, sociale e giuridica”*<sup>70</sup>.

Ecco quindi che la previsione di ZES nel Mezzogiorno assume un carattere diverso ed ancor più pregnante, date le condizioni peculiarissime in cui questa macroregione si trova in Italia.

### A.3 Il decreto legge n. 91/2017 ed i suoi destinatari

Il Decreto “Resto al sud” si innesta pienamente nella cd. riforma “Delrio”. La stessa definizione di Zona Economica Speciale contiene un espresso riferimento ai porti ed alle zone retroportuali. Richiamando la normativa europea, il comma 2 dell'art. 4 del decreto testualmente recita: *“Per ZES si intende una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-t)”*.

Com'è noto, quest'ultima (acronimo inglese TEN-t, *Trans-European Network – transport*) ha subito un'importante evoluzione proprio a seguito dell'adozione del Regolamento UE n. 1315/2013, il quale pone lo sviluppo ottimale della rete su una struttura a due livelli consistente in una rete globale (*comprehensive*), intesa come struttura in grado di consentire la connettività di tutte le regioni dell'Unione ed una centrale (*core*), intesa come quella parte della rete globale strategicamente più importante.

Salvo rare eccezioni riguardanti le poche Regioni sprovviste di porti core o *comprehensive*, la nuova normativa prevede che ciascuna Regione possa presentare, al massimo, due proposte di istituzione di ZES *“ove siano presenti più aree portuali che abbiano le caratteristiche richieste”* (art. 4, c. 4 bis). Inoltre, le misure previste dal citato decreto sono destinate solo alle *“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”*. Il che circoscrive ulteriormente il novero dei beneficiari alle Regioni del sud Italia, isole comprese.

In ogni caso, gli enti territoriali tributati del potere di individuare la ZES e prevederne estensione, caratteristiche vocazionali, in termini di attività produttive presenti o previste, relazioni funzionali con il porto e presenza di ulteriori infrastrutture (aeroporti, snodi logistici intermodali, interporti, district parks ecc.), sono le Regioni, che possono chiedere l'istituzione di una ZES, anche in via associativa tra loro, a fronte della redazione di un piano di sviluppo strategico da proporre alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per

<sup>70</sup> G. Sacco, *Le zone franche industriali: esperienze all'estero e loro trasferibilità al Mezzogiorno*, in E. Mattina- G. Sacco (cur.), *Le zone franche industriali*, Milano 1986, 20-21.





l'emanazione del D.P.C.M. finale, istitutivo di ciascuna Zona economica speciale (art. 4, c.5).

Le Regioni rappresentano quindi i principali attori almeno nella fase del concepimento delle ZES e della missione che esse dovranno compiere. Una volta terminato l'iter di istituzione, la Regione perderà però la sua primazia a tutto vantaggio di nuovi, poderosissimi poteri che vengono attribuiti all'Ente gestore della ZES, ente di diretta emanazione statale sostanzialmente incardinato all'interno delle nuove Autorità di sistema portuale.

### A.3.1 Il Comitato di Indirizzo delle ZES

La nuova normativa prevede testualmente che: *“Il soggetto per l'amministrazione dell'area ZES, di seguito soggetto per l'amministrazione, è identificato in un Comitato di Indirizzo composto dal Presidente dell'Autorità portuale, che lo presiede, da un rappresentante della Regione, o delle Regioni nel caso di ZES interregionale, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri e da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”* (art. 4, c.6 d.l. 91/2017). Si prevede inoltre che: *“Il Comitato di Indirizzo si avvale del Segretario generale dell'Autorità di sistema portuale per l'esercizio delle funzioni amministrative gestionali di cui al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165”* (id.).

Si tratta – evidentemente – di un'innovazione di non poco momento, che meriterebbe un più ampio spazio di analisi e di commento, ispirata com'è da una volontà davvero rivoluzionaria: quella di introdurre amplissime deroghe al diritto amministrativo, al fine di creare, all'interno delle ZES, le condizioni per una fortissima sburocraizzazione, con adempimenti accelerati e semplificati, tali da costituire, in sé, un potente motore di attrazione imprenditoriale. Si attribuiscono quindi all'organo di indirizzo, prima ancora di definirne la natura, poteri e facoltà plurime, alcune delle quali particolarmente impicanti, tra le quali: *“assicurare gli strumenti che garantiscano l'insediamento e la piena operatività delle aziende (rectius imprese) presenti nella ZES nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali”* (art. 4, c. 7, lett. a)).

Con ciò si lascia intendere che il Comitato di Indirizzo quantomeno provveda a filtrare, così in qualche modo assicurandole, tutte le autorizzazioni relative alla ristrutturazione, adeguamento, cambio di destinazione d'uso degli immobili, all'avvio dell'attività di impresa ed all'esercizio della stessa, ivi compresa la parte urbanistica, paesaggistica e dei beni culturali in senso ampio, quella edilizia, ambientale, quella sanitaria, di pubblica sicurezza, e via discorrendo.

Il Comitato di Indirizzo “garantisce” anche i servizi che normalmente fanno capo agli enti consorziali d'impresa, immaginiamo quindi quelli relativi all'attivazione e alla fruizione delle utenze, all'accesso a reti cablate e a tecnologie hardware e software utili allo svolgimento delle attività industriali. Ma anche tutto quanto utile e necessario a consentire prestazioni di servizi di terzi, in modo da poter fruire di adeguate forme di smaltimento dei rifiuti più vari, di servizi di prestazione di lavoro autonomo o dipendente, anche in via interinale, di forniture di materie prime, di attività consulenziali all'internazionalizzazione di impresa, all'accesso al credito o altro sia necessario all'esercizio delle imprese (art. 4, c.7, lett. b) e c)).

Non è così un caso che lo stesso art.4, comma 7, preveda la facoltà, in capo al Segretario generale dell'Autorità portuale, di “stipulare, previa autorizzazione del Comitato di indirizzo, accordi o convenzioni quadro con banche ed intermediari finanziari” (art. 4, c.7-bis), lasciando così intendere facilitazioni anche in termini di accesso a risorse finanziarie e capitali di credito, che possano prevedere anche l'emissione di garanzie pubbliche. Ciò che si è già registrato nei casi di Taranto, Bari e Napoli, ancor prima dell'emanazione del D.P.C.M. attuativi del Decreto.





Quanto previsto dall'art.4 in ordine ai compiti attribuiti al Comitato di indirizzo, si rafforza e coordina con quanto previsto dall'art.5, c.1, lett. a) e b), in ordine alle semplificazioni, ove vengono espressamente citati: *“procedure semplificate...regimi procedimentali speciali...criteri derogatori e modalità individuate con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri”*. Ciò che lascia spazio a un nuovo corpus normativo, di rango secondario, capace di introdurre straordinarie innovazioni nel sistema amministrativo italiano.

Non sorprende poi, alla lettera b), che venga esteso a tutto il perimetro delle ZES il campo operativo dello *Sportello unico amministrativo e dello Sportello unico doganale*<sup>71</sup>, ambedue istituiti dalla cd. Riforma Delrio (D. lgs. n. 169/2016), con ciò istituzionalizzando il sistema di deroghe ed il regime speciale per le imprese poco sopra “garantito” dal Comitato di indirizzo.

In ultimo, ma non certo per importanza, la previsione, davvero singolare, di cui all'art.4, comma 8, la quale, oltre a sancire per le imprese presenti o insediande nella ZES, l'obbligo di rispettare la normativa nazionale ed europea, quasi a voler fugare dubbi sulla permanenza delle ZES nell'ordinamento italiano, prevede altresì l'obbligo per esse di attenersi *“alle prescrizioni adottate per il funzionamento della stessa ZES”*, con ciò attribuendo al Comitato di Indirizzo un ampissimo potere regolamentare, anch'esso destinato a venire successivamente esplicitato con normativa di rango secondario.

### **A.3.2 Benefici economici e condizioni operative**

La nuova disciplina prevede, oltre alle agevolazioni amministrative, incentivi economici, in termini di credito di imposta sugli investimenti realizzati entro il 31 dicembre 2020, entro la soglia massima di 50 milioni di euro di investimento. L'intensità dell'agevolazione, comunque calibrata in base alla dimensione dell'impresa richiedente, non potrà superare le soglie determinate dalla Carta degli aiuti a finalità regionale. Lo stanziamento, ad oggi, consiste in complessivi 206 milioni di euro, ripartiti negli anni 2018-2020<sup>72</sup>. Ma tutto lascia intendere che altre risorse finanziarie possano aggiungersi in futuro.

Trattandosi espressamente di credito di imposta, merita ricordare che per esso si intende il: *“diritto di credito disposto a favore di un contribuente reso nelle forme e nelle procedure di diritto tributario per il conseguimento dei fini propri dello Stato di benessere collettivo ovvero per fini di reazione all'ingiustificato arricchimento del fisco”*<sup>73</sup>. È quindi un interesse diverso, quello che Governo e Parlamento hanno voluto soddisfare in questa sede, rispetto a quello che ha generato i tributi compensati: un interesse extrafiscale, coincidente con la necessità di controbilanciare lo svantaggio competitivo di talune aree del centro-sud Italia ricadenti nell'obiettivo Convergenza mediante risorse provenienti dall'erario pubblico<sup>74</sup>.

L'extrafisalità è evidente; essa coincide con: i) le risorse finanziarie di cui beneficia l'impresa insediata nella ZES, che corrispondono al prelievo fiscale che essa avrebbe subito in assenza dell'agevolazione; ii) la significativa spesa pubblica, coincidente col decremento di gettito; iii) la potenziale sostituibilità dell'agevolazione con altre voci di spesa a carico del

<sup>71</sup> Davvero significativa la razionalizzazione introdotta con i predetti sportelli, sol che si tenga conto che: *“Le amministrazioni che a qualsiasi titolo effettuano controlli sulle merci presentate in dogana concludono i rispettivi procedimenti di competenza entro il termine di un'ora per il controllo documentale e di cinque ore per il controllo fisico delle merci”*. Art.20, comma 3, d. lgs. n. 169/2016.

<sup>72</sup> Così ripartiti: 25 milioni di euro nel 2018; 31,25 milioni di euro nel 2019 e 150,2 milioni di euro nel 2020.

<sup>73</sup> M. Ingrosso, *Il credito d'imposta*, Milano, Giuffrè, 1984, 121.

<sup>74</sup> Su simili fattispecie, cfr M. C. Fregni, *Crediti e rimborsi d'imposta*, in *Dizionario di diritto pubblico*, diretto da CASSESE, Giuffrè, Milano, 2006, 1669.





bilancio pubblico, come contributi ipoteticamente elargibili sempre per fini di politica economica<sup>75</sup>.

Diverso sarebbe stato se si fosse ricorsi alla non applicazione di tributi, nelle aree incluse nella ZES, per difetto del presupposto soggettivo o territoriale<sup>76</sup>. Ciò che accade, seppur per *factio iuris*, nelle zone franche di carattere puramente doganale. Qui, emerge invece con palmare evidenza dal provvedimento in oggetto (non solo per l'iniziativa del Ministero che lo ha concepito) il delicato contemperamento tra obiettivi di politica di concorrenza e obiettivi di coesione economico-sociale; equilibrio che andrà mantenuto anche nella fase concretamente applicativa della riforma.

Ecco perché, particolare attenzione dovrà essere dedicata anche alle condizioni richieste alle imprese per poter accedere e mantenere le predette agevolazioni. Si deve trattare di soggetti "nuovi o già esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella ZES" (art. 5 comma 1), che non sono "in stato di liquidazione o scioglimento" (art.5, c. 3, lett. b) e che mantengono "la loro attività per almeno sette anni all'interno dell'area ZES, a far data dal completamento dell'investimento, pena la revoca dei benefici concessi e goduti" (art.5, c.3, lett.a.).

Orbene, dai termini utilizzati, si evince che per beneficiare del credito di imposta le imprese non saranno tenute a spostare la loro sede legale all'interno della ZES; basterà solo una unità operativa. Il credito, inoltre, non sarà rimborsabile, atteso che se ciò fosse il beneficio economico andrebbe percepito anche in assenza della produzione di un reddito nella ZES. Esiste quindi una destinazione del credito vincolata alla compensazione con il debito d'imposta, in vista di una capacità contributiva destinata a crescere proprio grazie ai benefici complessivi largiti alle imprese per aver insediato almeno parte della loro produzione all'interno della ZES.

Altrettanto vincolata è la permanenza della produzione per almeno sette anni in area ZES, dacché se dovessero sopravvenire, nello stesso settennato, impedimenti alla produzione anche a causa di procedure di scioglimento o liquidazione, spontanea o coattiva, l'impresa non avrà diritto a percepire il credito di imposta o, se già percepito, dovrà restituirlo.

Insomma, si tratta di indicazioni coerenti rispetto alle finalità perseguite, che però – per la magnitudine delle innovazioni previste e per la mancanza di una pregressa sperimentazione – troveranno difficile applicazione, tenuto anche conto che lo stesso decreto, oltre ad affidare la più parte dei compiti alla struttura amministrativa delle Autorità di sistema portuale, non prevede nuovi e maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il credito di imposta riconosciuto alle imprese che investiranno nelle ZES è, con qualche piccolo correttivo, quello introdotto con la legge di stabilità 2016. Il decreto vi rinvia espressamente chiarendo che si tratta del credito di cui all'articolo 1, commi 98 e seguenti della legge 28 dicembre 2015 n. 208, il quale va commisurato alla quota del costo dei beni acquisiti entro il 31 dicembre 2020 nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 50 milioni di euro, e che "si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui al medesimo articolo 1, commi 98 e seguenti, della legge 28 dicembre 2015, n. 208".

Secondo la previsione del dicembre 2015, detto credito di imposta, noto anche come credito di imposta per il Mezzogiorno o *bonus Sud*, è rivolto alle imprese che, a decorrere

<sup>75</sup> Cfr. M.Ingrosso, Op. cit., 84.

<sup>76</sup> Cfr. F. B. Ferrara, Agevolazioni ed esenzioni fiscali, in Dizionario di diritto pubblico, diretto da S. Cassese, Napoli, Giuffrè, 2006, 178.





dal 1° gennaio 2016 e fino al 31 dicembre 2019, acquisiscano nuovi beni strumentali destinati alle strutture produttive ubicate nel Mezzogiorno. La circolare dell'Agenzia delle Entrate n. 34/E del 3.08.2016 è intervenuta a chiarire la portata delle normative citate ed a disciplinarne le modalità operative. Sono stati evidenziati aspetti fondamentali dell'operatività dell'istituto: chiarito che il credito di imposta deve essere calcolato sull'investimento netto, ossia sull'investimento complessivo dedotti gli ammortamenti operati nell'anno per le medesime categorie di beni; e che il credito di imposta è da considerarsi tassabile ai fini Ires, Irap ed Irpef.

Ciò ha evidentemente diminuito l'attrattività dell'istituto che risultava poco interessante per imprese che avevano già svolto investimenti negli anni precedenti e che stavano ammortizzando il relativo costo. Il risultato è stato che in pochi hanno fruito dell'agevolazione e che rispetto allo stanziamento complessivo di 617 milioni di euro, dal 30 giugno 2016 a gennaio 2017, sono stati concessi crediti per complessivi 198 milioni di euro attribuibili per circa il 61,5% alle piccole imprese, per il 26% alle medie imprese e per il 12,5% alle grandi imprese.

È quindi intervenuto il d.l. n. 243/2016 (convertito nella l. n. 18/2017) che ha introdotto significative modifiche allo strumento<sup>77</sup>. In primis, è stata innalzata la misura del beneficio; l'attuale comma 98 dell'art. 1 della l. n. 208/2015 stabilisce che il credito è attribuito nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2014-2020. Ciò significa che l'intensità d'aiuto è cresciuta dal 20 al 45% per le piccole imprese, dal 15 al 35% per le medie imprese e dal 10 al 25% per le grandi imprese (per le Regioni Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna)<sup>78</sup>. In secondo luogo è stato ampliato il costo rilevante sul quale si applicano le percentuali prima indicate, eliminando il riferimento agli ammortamenti dedotti e riconoscendo che le percentuali di aiuto si applichino più favorevolmente all'investimento al lordo di qualsiasi ammortamento<sup>79</sup>.

Regioni ammesse agli aiuti a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del TFUE dall'1.7.2014 al 31.12.2020			
Regioni	Piccole Imprese	Medie Imprese	Grandi Imprese
Campania	45%	35%	25%
Puglia	45%	35%	25%
Basilicata	45%	35%	25%
Calabria	45%	35%	25%
Sicilia	45%	35%	25%

<sup>77</sup> Cfr., inter alios, M. Balzanelli e G. Valcarengi, Bonus investimenti nel Mezzogiorno: riassetto delle zone territoriali e ampliamento dei limiti quantitativi in *Corriere Tributario*, 23/2017, 1803; P. Gioja, Il credito di imposta per il Mezzogiorno: le modifiche e le novità in Finanziamenti su misura – *News*, 4/2017, p. 38; G.M. Committeri e F. Iovino, Ampliato il credito di imposta per gli investimenti nel Mezzogiorno in *Il fisco*, 21/2017, p. 2035; R. Friscolanti, Credito di imposta nel Mezzogiorno, modalità di applicazione in Finanziamenti su misura – *News*, 6/2017, 15.

<sup>78</sup> Per le zone assistite di Abruzzo e Molise, le percentuali sono: 30% per le piccole imprese, 20 per le medie e 10 per le grandi.

<sup>79</sup> Sul punto è intervenuta una nuova circolare dell'Agenzia delle Entrate (n. 12/E del 13.04.2017), in particolare per chiarire come riconoscere il credito di imposta per investimenti effettuati prima e dopo il 1 marzo 2017 atteso che il 18/2017 è entrata in vigore il 27.02.2017.





La disciplina sinora descritta è quella applicabile alle imprese che svolgeranno investimenti nelle ZES; il rinvio operato dal legislatore è, infatti, pressoché totale visto l'inciso "si applicano in quanto compatibili". Solo su un punto vi è una differenza in ordine al limite massimo dell'ammontare dell'investimento: la disciplina "ordinaria" del bonus Sud prevede un limite di 3 milioni di euro per le piccole imprese, 10 per le medie e 15 per le grandi; la disciplina del credito di imposta ZES prevede un limite più alto, 50 milioni di euro, applicabile a ciascuna impresa a prescindere dalla dimensione.

Per tutto il resto, come detto, opera un rinvio in quanto compatibile. Ne discende che parrebbe operare anche il divieto previsto dall'art. 1 comma 100 della legge di stabilità 2016, il quale esclude dai soggetti beneficiari del credito di imposta i soggetti 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. Suscita qui qualche perplessità quantomeno l'esclusione di imprese che operano nel settore dei trasporti e delle infrastrutture, così come della costruzione navale. Ciò, tanto più se – di converso – si vuole incentivare lo sviluppo strategico proprio delle aree industriali poste in relazione ai porti, all'interno delle quali sarebbe viceversa congruo attrarre alcune di queste produzioni e servizi.

Deve inoltre segnalarsi la conclusione cui è giunta l'Agenzia delle Entrate – dir. centrale normativa – in ordine all'assoggettamento a tassazione del credito di imposta. Si legge infatti in una recente circolare che: "in assenza di un'espressa esclusione normativa, il credito di imposta in commento è da considerarsi rilevante i fini fiscali. Ciò comporta, tra l'altro, che tale credito, ai fini Irpef, Ires ed Irap, è da considerarsi come contributo tassabile"<sup>80</sup>. Anche questo dato contribuisce ad attenuare ulteriormente il beneficio economico largito alle imprese destinatarie.

Tutta da verificare infine la parte burocratico-amministrativa di questi adempimenti fiscali, quale la necessità dell'invio di una comunicazione all'Agenzia delle Entrate e della ricezione di una conseguente autorizzazione per la fruibilità del credito così come la possibilità che tra i beneficiari ci siano anche soggetti esteri, a patto che abbiano una stabile organizzazione in Italia<sup>81</sup>.

### **A.3.3 I decreti attuativi: il primo ex art. 4 l. n. 123/2017**

Il primo<sup>82</sup> dei due D.P.C.M. attuativi della l. n. 123/2017, previsto all'art 4, comma 3, ha disciplinato le modalità di istituzione delle ZES, anche interregionali, la loro durata ed i criteri che regolano l'accesso delle imprese.

Il decreto ribadisce alcuni concetti già espressi, in via embrionale, nella l. n. 123/2017. Tra questi il fatto che le ZES: debbano sorgere attorno alle aree portuali di cui al Regolamento 1315/2013 (art.1, lett. c)). Esso non specifica tuttavia che la ZES debba necessariamente far capo ad un porto cd. core della rete TEN-T, per cui appare astrattamente configurabile la possibilità che la ZES abbia la propria base in un porto cd. *comprehensive*, anche se la *governance* della ZES rimane affidata ad un Comitato di Indirizzo presieduto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale ed incardinato, almeno quanto al suo apparato amministrativo, nel segretariato generale della medesima Autorità.

<sup>80</sup> Circolare n. 34/E del 3.08.2016. Sul punto v. A. Sacrestano, Il credito di imposta per il Mezzogiorno va tassato in Il fisco n. 40 del 2016

<sup>81</sup> Sul punto v. la Circolare n. 34/E del 03.08.2016: "sono ammesse all'agevolazione sia le imprese residenti nel territorio dello Stato che le stabili organizzazioni nel territorio dello Stato di soggetti non residenti".

<sup>82</sup> D.p.c.m. del 25 gennaio 2018, n. 12.





Il d.p.c.m. prevede inoltre che le ZES: possano ricomprendere anche aree non adiacenti ma legate da un vincolo economico-funzionale e che per esso si intenda la presenza o il potenziale sviluppo di attività economico-produttive indicate nei piani strategici proposti dalle Regioni o di adeguati collegamenti infrastrutturali tra le aree interessate; possano ricomprendere più porti (tenuto conto anche dei volumi di merci in transito), a condizione che essi rivestano rilevanza strategica per le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare; debbano ricomprendere tendenzialmente aree retroportuali, piattaforme logistiche ed interporti e non possano includere zone residenziali; non possano avere una superficie eccessivamente estesa ma essere al contrario circoscritte a poche, significative aree industriali. Il tutto senza poter eccedere il limite di superficie massima indicato, per ciascuna Regione, nella tabella allegata allo stesso d.p.c.m. (art. 3), che per la Puglia è pari a soli 44,08 km<sup>2</sup>.

Detti criteri indicati non appaiono però soddisfacenti. Essi infatti contemplano solo:

- la superficie territoriale della Regione;
- la sua densità demografica.

Essi non misurano, invece, né la condizione di svantaggio competitivo della Regione interessata, né le sue potenzialità di sviluppo da associare alla istituzione di una ZES. Non si tiene infatti conto del dato infrastrutturale complessivo in cui la Regione versa – centrale in ordine alla possibilità di connettere la ZES con gli sbocchi di mercato – né del tessuto economico locale, né, ancora, del livello di benessere, misurabile banalmente con gli stessi criteri adottati dalla UE (Pil/pro capite).

Eppure l'art. 4 comma 1 della l. 123/2017 cui il D.P.C.M. si propone di dare attuazione, prevede che: *“Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo, in alcune aree del Paese, delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese in dette aree, sono disciplinate le procedure, le condizioni e le modalità per l'istituzione di una Zona economica speciale, di seguito denominata «ZES»”*.

Perché allora non tener conto dei fattori di maggior penalizzazione delle Regioni in obiettivo convergenza o in transizione che sono destinatarie del provvedimento e magari tentare di individuare parametri utili alla loro mitigazione? Perché utilizzare il parametro demografico premiando comunità regionali più popolose ed ulteriormente penalizzando quelle colpite da continue migrazioni e da uno spopolamento davvero significativo come Sardegna, Molise e Basilicata?

Come già evidenziato, la l. n. 123/2017 e lo stesso D.P.C.M. prevedono infatti che all'interno di una medesima Regione possano istituirsi più ZES qualora essa disponga di più porti di cui al Reg. n. 1315/2013. Le ZES possono inoltre avere anche natura interregionale (art. 4) ma solo nel caso vi siano coinvolte Regioni che non sono dotate di infrastrutture portuali di cui al Regolamento 1315/2013. In tal caso vengono individuati due, possibili scenari:

1. ZES interregionali tra Regioni sprovviste di infrastrutture portuali di cui al Regolamento 1315/2013. In tal caso la ZES viene istituita in via associativa tra le Regioni interessate e può comprendere anche porti secondari;
2. ZES interregionali istituite in via associativa tra Regioni dotate di infrastrutture portuali di cui al Regolamento 1315/2013 e Regioni che ne sono sprovviste.





In ambedue i casi le Regioni interessate presentano alla Presidenza del Consiglio dei ministri un'istanza congiunta di istituzione della ZES interregionale e sono vincolate al principio di leale collaborazione.

La superficie complessiva della ZES interregionale non può però superare la somma di quelle assentite a ciascuna Regione interessata. Ne consegue dunque – anche qui – una discrasia. Le Regioni, come Puglia e Sicilia, alle quali la l. n.123/2017 e lo stesso D.P.C.M. consentono di istituire più ZES infra-regionali poiché dispongono di più porti di cui al Reg. 1315/2013 dovranno dividere la superficie consentita per due. E di questo il D.P.C.M. non tiene conto. Né si è soppesato il fatto che la Puglia, nel caso specifico, deve in aggiunta farsi carico della vicina Regione Basilicata, con la quale condividerà una ZES facente capo al Porto di Taranto; dato, anche questo, che avrebbe meritato di essere adeguatamente soppesato.

Insomma, lasciano a desiderare i criteri adottati per definire l'estensione territoriale delle ZES, i quali, dopo ampia negoziazione in Conferenza Stato-Regioni, sono stati appena ritoccati sul piano quantitativo, senza però mutare la loro tipologia.

Ampio spazio è dato infine, dal D.P.C.M., ai Piani Strategici che debbono corredare la proposta di istituzione della ZES.

Essi devono contenere:

- a) la documentazione di identificazione delle aree individuate con l'indicazione delle porzioni di territorio interessate con evidenziazione di quelle ricadenti nell'Area portuale;
- b) l'elenco delle infrastrutture già esistenti, nonché delle infrastrutture di collegamento tra aree non territorialmente adiacenti, nel territorio di cui alla lettera a);
- c) un'analisi dell'impatto sociale ed economico atteso dall'istituzione della ZES;
- 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 ZES, 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 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;
- 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;
- 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, 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;
- 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;
- i) il nominativo del rappresentante della regione o delle regioni, in caso di ZES interregionale, nel Comitato di indirizzo;
- j) 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 ZES;

- k) l'individuazione, per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione, delle aree escluse.

#### **A.3.4 Il secondo d.p.c.m. ex art. 5 l. n. 123/2017**

Il primo d.p.c.m. ha voluto esplicitare taluni dei poteri già attribuiti al Comitato di Indirizzo della ZES dal d.l. n. 91/2017. Si tratta di poteri assai significativi, che vanno dalle attività amministrative necessarie a consentire l'insediamento delle imprese (art. 8 c. 1, lett. a)), ad attività di verifica e controllo in caso di eventuale cambio di destinazione urbanistica di aree private interne alla ZES, richiedendo all'uopo un parere alla competente Prefettura (art. 8 c. 2, lett. b)). Il Comitato garantisce l'accesso alle infrastrutture essenziali ai sensi della l. n. 84/94 e della riforma "Delrio"<sup>83</sup> (art. 8 c. 2, lett. c)) e alle infrastrutture tecniche ed economiche esistenti o previste dalla Regione nel proprio Piano di sviluppo strategico (art. 8 c. 2, lett. c) ed f)); esso assicura inoltre l'accesso, da parte di terzi, ai servizi resi dalle imprese presenti nella ZES (art. 8 c. 2, lett. k)).

Il Comitato assicura anche il rispetto del Piano strategico – alla cui elaborazione l'Autorità di Sistema Portuale non ha però partecipato – (art. 8 c. 2, lett. h)), elaborando, in raccordo con l'Agenzia per la coesione territoriale, un opportuno piano di monitoraggio (art. 9, c. 2); esso verifica che ciascuna impresa effettivamente realizzi gli investimenti promessi e mantenga nel tempo previsto (almeno sette anni) le attività imprenditoriali richieste dalla normativa per la concessione dei benefici fiscali, con ciò interfacciandosi con l'Agenzia delle entrate (art. 8 c. 1, lett. d) e g)).

Il Comitato svolge inoltre una serie di attività *lato sensu* consulenziali, come la formulazione di pareri e l'adozione di autorizzazioni sugli accordi stipulati dal Segretario Generale con banche ed intermediari finanziari (art.8 c.2, lett. l)) e l'individuazione e coordinamento di ogni altra attività necessaria volta ad attrarre investitori nazionali ed internazionali (art.8 c.2, lett. i)).

Infine, al Comitato è attribuito il compito più stringente, esso: "promuove protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, volti a disciplinare procedure semplificate e regimi procedurali 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" (art.8 c.2, lett. e)).

L'art. 3-ter del decreto legge 135/2018<sup>84</sup> – sostituendo la lettera a) dell'articolo 5, comma 1, del decreto-legge 91/2017<sup>85</sup> – affronta il tema della semplificazione per ZES e ZLS.

Le disposizioni riguardano, sostanzialmente, l'accelerazione dei procedimenti attraverso la riduzione di 1/3 dei tempi riguardanti:

- gli articoli 2 e 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241 su segnalazione certificata inizio attività (SCIA) e conclusione dei procedimenti;

<sup>83</sup> V. artt. 18 e 20 d.lgs. n. 169/2016.

<sup>84</sup> Convertito, con modificazioni, in legge 11 febbraio 2019, n.12

<sup>85</sup> Convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123





- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di valutazione d'impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS) e autorizzazione integrata ambientale (AIA);
- il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 2013, n. 59, in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA);
- il codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, in materia di autorizzazione paesaggistica;
- il testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, in materia edilizia;
- la legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di concessioni demaniali portuali;

È previsto, altresì, l'utilizzo della conferenza semplificata – di cui all'art. 14-bis legge 241/90 – con riduzione a metà dei relativi termini, per *“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”*.

Al Comitato d'Indirizzo è affidato, invece, 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.

Lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) sarà:

- “responsabile unico del procedimento ai sensi della legge n. 241 del 1990 per la fase di insediamento, di realizzazione e di svolgimento dell'attività economica nella ZES”;*
- “disponibile in formato digitale, in almeno una lingua diversa dall'italiano”;*
- “organizzato sulla base di moduli e formulari standardizzati per la presentazione dell'istanza nei quali è, in particolare, indicata la presenza di eventuali vincoli ambientali e urbanistico-paesaggistici nonché di eventuali termini di conclusione del procedimento”*.

Presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, inoltre, sarà istituita una Cabina di regia ZES nazionale chiamata a verificare, sulla base dei dati raccolti, gli interventi nelle ZES ed approvare *“le proposte di protocollo o convenzione per l'individuazione di ulteriori procedure semplificate e regimi procedurali speciali”* pervenute dalle regioni interessate.

Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge, ciascun Comitato di indirizzo nelle ZES potrà proporre la perimetrazione di zone franche doganali intercluse: entro sessanta giorni si procederà all'approvazione con determinazione del direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli.

Infine, per velocizzare gli interventi di urbanizzazione primaria, sono richiamate le disposizioni e i termini di cui all'art. 2-bis della legge 241/90.

Restano comunque ancora aperte alcune questioni, ad esempio se e in che misura sia possibile inserire all'interno del perimetro delle ZES anche aree individuate dalla normativa come Siti di Interesse Nazionale (SIN).

Atteso che l'eventuale inserimento delle aree SIN nel perimetro delle ZES comporta intuibili problematiche, anzitutto legate alle lunghe e complesse procedure di caratterizzazione e bonifica, e rischia di divenire non un attrattore ma un deterrente all'insediamento di nuove attività di impresa, appare utile avere indicazioni in ordine alle predette semplificazioni e procedimenti speciali, nonché ai poteri che il Governo intende attribuire ai Comitati di indirizzo in materia ambientale. Solo l'attribuzione di rilevanti poteri straordinari ed una efficace semplificazione delle procedure amministrative sul ripristino ambientale potrebbe infatti indurre i proponenti ad inserire dette aree nelle ZES.





#### A.4 Verso l'istituzione di due ZES in Puglia

In Italia, il recente Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) è stato adottato “*al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico delle merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, da effettuare ai sensi della l. n. 84/1994 [...]*”, come previsto dall'art. 29 del d.l. n. 133/2014 (Sblocca Italia). La riforma Delrio<sup>86</sup>, improntata alla semplificazione e razionalizzazione, ha quindi accorpato le Autorità portuali riducendole da 24 a 15, tanti quanti sono i porti italiani core (fatta eccezione per Augusta che fa capo al porto *comprehensive* di Catania) più il porto di Civitavecchia (porto *comprehensive*).

Come già evidenziato, il decreto “*Resto al sud*” n. 91/2017 (l.123/2017) offre la definizione di Zona Economica Speciale richiamando la normativa europea; il comma 2 dell'art. 4 testualmente recita: “*Per ZES si intende una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-t)*”. Quest'ultima (acronimo inglese TEN-t, *Trans-European Network – transport*) ha subito un'importante evoluzione proprio a seguito dell'adozione del Regolamento UE n. 1315/2013. Esso pone lo sviluppo ottimale della TEN-t su una struttura a due livelli consistente in una rete globale (*comprehensive*), intesa come struttura in grado di consentire la connettività di tutte le regioni dell'Unione ed una centrale (*core*), intesa come quella parte della rete globale strategicamente più importante.

Per quanto concerne il trasporto marittimo, è possibile distinguere tra:

- infrastrutture della rete *comprehensive*

Con specifico riferimento ai porti marittimi, sono considerati punti di entrata e uscita per le infrastrutture terrestri quei porti che soddisfano almeno uno dei criteri fissati dall'art. 20 del citato regolamento e cioè:

- il volume totale annuo del traffico passeggeri supera lo 0,1% del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti i porti marittimi dell'Unione. Il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentato dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;*
- il volume totale annuo delle merci, per le operazioni di carico di merci sia sfuse che non sfuse, supera lo 0,1% del corrispondente volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione. Il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentato dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;*
- il porto marittimo è situato su un'isola e costituisce il solo punto di accesso ad una regione NUTS 3 nella rete globale;*
- il porto marittimo è situato in una regione ultra periferica o periferica, fuori da un raggio di 200 km dal porto più vicino nella rete globale.*

- infrastrutture della rete core

<sup>86</sup> Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26.08.2015 pubblicato nella G.U. n. 250 del 27.10.2015.





Oltre ai requisiti sopra indicati, le infrastrutture del trasporto marittimo devono avere la disponibilità di combustibili puliti alternativi (ex art. 39 reg. UE 1315/2013). Inoltre, sono in ogni caso porti *core* quelle città portuali che sono nodi urbani della rete centrale, per tali intendendosi le “*aree urbane dove l’infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti, (come ad esempio porti, inclusi terminali passeggeri, aeroporti, stazioni ferroviarie, piattaforme logistiche e terminali merci, sia interni che circostanti all’area urbana), è collegata con altre parti di tale infrastruttura e con l’infrastruttura per il traffico locale e regionale*” (lett. p) art. 3 reg. UE 1315/2013). Il medesimo regolamento elenca, in apposito allegato, gli aeroporti, i porti marittimi, porti interni e terminali ferroviario-stradali della rete *core* e della rete *comprehensive*<sup>87</sup>.

La magliatura della rete TEN-T tiene ovviamente conto dei corridoi di riferimento. Sui nove Corridoi TEN-T identificati dalla Commissione Europea, solo quattro transitano per l’Italia: (i) il **Corridoio Baltico-Adriatico**, che si estende dai porti polacchi di Gdansk e Gdynia e da Szczecin e da Swinoujscie e, passando attraverso la Repubblica Ceca o la Slovacchia e l’Austria orientale, raggiunge il porto sloveno di Capodistria e i porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna; (ii) il **Corridoio Mediterraneo**, che collega i porti della Penisola iberica con l’Ungheria e il confine ucraino, passando per il sud della Francia, Lione, l’Italia settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia, e comprende la via navigabile interna costituita dal fiume Po; (iii) il **Corridoio Reno-Alpi**, che collega i porti del Mare del Nord di Anversa, Rotterdam e Amsterdam e il porto italiano di Genova attraversando la valle del Reno, Basilea e Milano; (iv) il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, che si estende dal confine russo-finlandese a Stoccolma e attraversa la Svezia meridionale, la Danimarca, la Germania, l’Austria occidentale, l’Italia (collegamenti con i porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Bari, Taranto, Napoli e Palermo) e raggiunge Malta.

I porti italiani inclusi nelle reti TEN-T sono 42, 14 dei quali sono identificati come porti “*core*” (Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste, Venezia). Tali porti, con l’aggiunta del porto di Civitavecchia in qualità di sbocco al mare della città di Roma, sono stati identificati dal Governo italiano, in occasione della riforma della governance portuale, come sedi delle nuove Autorità di Sistema Portuale.

Il corridoio Scan-Med, in assoluto il più lungo dei corridoi TEN-T, è quello di maggiore importanza per l’Italia, sia perché attraversa il territorio nazionale in tutta la sua estensione, sia perché connette la penisola italiana con il cuore dell’economia e del mercato europeo.



<sup>87</sup> L’elenco è stato successivamente aggiornato con l’introduzione, per quanto concerne i porti marittimi, di Augusta tra i porti *core* e Catania tra i porti *comprehensive*.



Fonte: Commissione Europea

Il d.l. n. 91/2017 ha previsto l'istituzione di zone economiche speciali in relazione e collegamento con i porti della rete TEN-T, siano essi core che *comprehensive*. Non tutte le aree portuali marittime italiane (14 core e 26 *comprehensive*) potranno, però, divenire "base" di una ZES.

In primo luogo perché le misure previste dal citato decreto sono destinate solo alle "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". Vi rientra quindi, a pieno titolo, la Regione Puglia.

In secondo luogo perché il predetto decreto introduce anche un limite su scala regionale prevedendo che ciascuna Regione possa presentare, al massimo, due proposte di istituzione di ZES "ove siano presenti più aree portuali che abbiano le caratteristiche richieste". Una regione come la Puglia, che ha 3 porti con le caratteristiche richieste (di cui uno (Brindisi) ricadente nella rete globale (*comprehensive*) di cui al Reg. n. 1315/2013/UE e due (Bari e Taranto) in quella centrale (*core*), può quindi presentare 2 proposte di istituzione di ZES. Del resto, ambedue i porti di Bari e Taranto sono attraversati dal Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e rappresentano il primo approdo comunitario di rilevanza internazionale per le navi provenienti dall'Oceano Indiano dopo l'attraversamento del canale di Suez. Inoltre, gli ottimi collegamenti stradali e ferroviari con le regioni del Centro-Nord, permettono al sistema portuale pugliese di immettersi con facilità sulle reti di collegamento con l'Europa Centrale e Settentrionale, prestandosi bene a completare l'asse nord-sud del territorio europeo. Esso riveste quindi un ruolo strategico di grande importanza per l'intera politica dei trasporti dell'Unione, come riconosciuto sia dal workplan di Corridoio sia – sul piano empirico – dalle strategie marittime in atto, che recuperano l'antica Via della seta marittima per realizzare il progetto cinese cd. "one belt one road".

L'opportunità di istituire due ZES deriva anche dalla riorganizzazione del sistema portuale italiano, che – come già detto – ha assegnato ai due porti core pugliesi altrettante sedi di Autorità di Sistema Portuale. Ora, il ruolo attribuito ai Presidenti delle Autorità portuali





nella *governance* delle ZES, chiamati come sono a presiederne l'Organo di indirizzo (6 art. 4 d.l. n. 91/2017), lascia ben intendere che esse debbano coincidere con la stessa Autorità di sistema portuale.

Parrebbe dunque plausibile ritenere – con particolare riferimento alla Regione Puglia – che solo i porti di Bari e Taranto possano congruamente candidarsi a “base” di una ZES. E ciò traspare anche dal recente d.p.c.m., che ha appena definito: “*le modalità per l’istituzione di una ZES, la sua durata, i criteri generali per l’identificazione e la delimitazione dell’area nonché i criteri che ne disciplinano l’accesso e le condizioni speciali di cui all’articolo 5 nonché il coordinamento generale degli obiettivi di sviluppo*” (cfr. comma 3 art. 4 d.l. n. 91/2017).

Infatti, detto d.p.c.m., pur non facendo espreso riferimento, tra i requisiti delle istituende ZES, al fatto che esse debbano essere ricondotte ai soli porti core (e non anche a quelli *comprehensive*), della rete TEN-T, di fatto sembra avvalorare questa prospettiva.





## B. Il percorso di definizione del Piano Strategico

### B.1 Iter elaborativo del piano strategico in Puglia

La Regione Puglia ha avviato fin dal 2015 un percorso legislativo e di programmazione finalizzato a promuovere e valorizzare il territorio con particolare riferimento all'area di Taranto sotto il profilo della regolamentazione urbanistica-ambientale.

Con DGR del 23 febbraio 2016, n. 141, avente oggetto "Legge n. 20 del 4 marzo 2015, art. 5 "Contratto istituzionale di Sviluppo per l'area di Taranto" (CIS), la Regione ha inteso rafforzare il tavolo che il governo nazionale ha costituito per affrontare la situazione tarantina destinando fondi regionali per il sostegno della comunità tarantina.

Con successiva DGR 4 agosto 2016, n. 1270 è stato istituito un gruppo di lavoro per la redazione del testo di legge regionale che risulta oggi approvato con la l.r. 25 gennaio 2018, n. 2, "Indirizzi per lo sviluppo, la sostenibilità ambientale e la coesione economica e sociale del territorio di Taranto".

Al Gruppo di Lavoro (costituito dai direttori di Dipartimento regionali, delle Autorità di Gestione dei fondi FESR, FSE e FEASR, dai direttori delle Agenzie Strategiche regionali, dai partecipanti di designazione regionale al Tavolo tecnico del CIS, dai consiglieri regionali eletti in provincia di Taranto e presieduto dal presidente della Giunta Regionale) è stato affidato, in applicazione dell'articolo 5 della l.r. 40/2016, anche il compito di elaborare "le linee guida del Piano strategico di sviluppo e il programma dei primi interventi da realizzare sul territorio di Taranto per il rilancio e la riconversione in forme sostenibili dell'economia del territorio nel mantenimento e incremento dei livelli occupazionali".

Nel contempo, a livello nazionale, è stata avviata l'elaborazione della norma inerente "Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno", che introduce l'istituzione della ZES (zone economiche speciali) con l'obiettivo di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi in alcune aree del territorio. Considerata la coerenza degli obiettivi previsti dalla DGR 1270/2016 e dall'art. 5 della l.r. 40/2016 con gli obiettivi della ZES, con DGR 899 del 7/06/2017 è stato costituito un nuovo Gruppo di Lavoro, composto da esperti di variegata e rinomata provenienza e formazione, per individuare i più adeguati strumenti conoscitivi e valutativi degli effetti della Zona Economica Speciale per l'area di Taranto.

Con il successivo atto del Direttore del Dipartimento allo Sviluppo Economico n. 84 del 11/12/2017 è stata, infine, costituita la **Task Force** tecnica e operativa per le attività connesse all'individuazione e pianificazione delle Zona Economiche Speciali per l'area di Taranto e per quella Adriatica. La Task Force è posta sotto la direzione del Dipartimento Sviluppo economico e ha portato avanti il lavoro di effettiva redazione del Piano dopo un complesso percorso di ascolto e coordinamento.

La Task Force ha avviato immediatamente il confronto con tutti gli attori interessati, proponendo anche l'acquisizione di ogni documentazione, atto e proposta utili alla redazione completa del piano strategico.

Una prima riunione di confronto si è svolta in data 21 settembre 2017, su invito dell'Assessore Mazzarano, cui hanno partecipato i componenti del Tavolo di lavoro dell'Area di Taranto, rappresentanti delle Autorità portuali e dei Comuni di Bari e di Taranto e consiglieri regionali dell'area tarantina.





Nel corso della riunione sono state ascoltate tutte le parti presenti e, in estrema sintesi, sono stati trattati i seguenti argomenti:

- proporre in tempi brevi alla Giunta regionale la costituzione del Tavolo di lavoro della ZES Adriatica;
- creare una “road map” che fissi gli obiettivi principali e i tempi di redazione del piano regionale, tenendo conto che è imminente l’emanazione del d.p.c.m. attuativo;
- produrre un’indagine effettiva del territorio, privilegiando aree vocate alle ZES per evitare di vanificare i benefici;
- analizzare la possibilità di una ZES interregionale, verificando la prospettiva di misure di “compensazione” tese a portare su Taranto l’esportazione dei prodotti lucani;
- allargare il confronto anche alle parti datoriali.

Sono seguite riunioni operative della Task Force in data 14 e 28 dicembre 2017 e, nel contempo, su proposta dei componenti della Task Force, con nota prot. n. 160/4997 del 18/12/2017, indirizzata alle Autorità di Sistema Portuale e ai Consorzi ASI, sono stati richiesti contributi, atti, suggerimenti ed eventuali piani già esistenti che potessero rappresentare una linea di indirizzo per la redazione del documento di pianificazione regionale.

Oltre alle riunioni di concertazione e confronto, la Task Force regionale ha portato avanti una intensa attività di lavoro con numerosi incontri di lavoro interni e di confronto con gli altri attori interessati e coinvolti nel procedimento.

A tal fine, per completezza, si riporta un elenco con le date e i luoghi di incontro:

Data	Luogo dell'incontro	Natura dell'incontro
21-set-17	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con Consorzi ASI, Autorità portuali, Comuni
14-dic-17	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
28-dic-17	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con i Sindacati
5-gen-18	Studio Di Bari Consulting	riunione interna di lavoro
17-gen-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
25-gen-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con i Sindacati
25-gen-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con Consorzi ASI, Autorità portuali, Comuni
26-gen-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con il Dirigente Regionale della Sezione Trasporto Pubblico e grandi progetti
30-gen-18	Regione Puglia - Dip. Risorse finanziarie e strumentali, personale e organizzazione	incontro con Dirigente regionale della Sezione Finanze
31-gen-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
31-gen-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con la Dirigente regionale della Sezione Competitività e ricerca dei sistemi produttivi e con il Direttore Generale di Puglia Sviluppo





31-gen-18	AdSP del Mar Ionio	incontro con il Vicedirettore dell'Ufficio delle Dogane di Taranto
6-feb-18	Comune di Taranto	incontro con il Direttore generale del Comune di Taranto e con il Dirigente della Sezione Programmazione finanziaria
7-feb-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	Incontro con Regione Basilicata
7-feb-18	Regione Puglia - Dip. Ecologia e Paesaggio	Incontro con la Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
9-feb-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
12-feb-18	Comune di Taranto	incontro con Direttore generale del Comune di Taranto e con il Dirigente della Sezione Programmazione finanziaria
13-feb-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
14-feb-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
16-feb-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
16-feb-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con la Dirigente della Sezione Promozione e tutela del lavoro
19-feb-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con ASI Taranto, Autorità portuale di Taranto, comune di Taranto
21-feb-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con Regione Basilicata
21-feb-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
22-feb-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
23-feb-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
26-feb-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
28-feb-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
1-mar-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
2-mar-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
9-mar-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
14-mar-18	Regione Puglia - Dip. Ecologia e Paesaggio	riunione interna di lavoro
19-mar-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
23-mar-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
29-mar-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
12-apr-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
13-apr-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
18-apr-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
19-apr-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
22-apr-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
24-apr-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
02-mag-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
04-mag-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
09-mag-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
10-mag-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro





04-lug-18	Puglia Promozione	incontro con EY e AdSP del Mar Ionio
25-lug-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	condivisione Piano strategico con AdSP del Mar Ionio e Consorzio ASI Taranto
06 e 07-nov-18	Presidenza del Consiglio dei Ministri	Workshop "L'istituzione delle Zone Economiche Speciali nel Sud Italia"
11-dic-18	Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio	riunione con Regione Basilicata e AdSP del Mar Ionio
08-gen-19	Regione Basilicata	riunione con Regione Basilicata e AdSP del Mar Ionio
24-gen-19	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione con Regione Basilicata e AdSP del Mar Ionio
30-gen-19	Presidenza del Consiglio dei Ministri	Incontro con Ministro per il Sud
20-feb-19	Presidenza del Consiglio dei Ministri	Incontro con Ministro per il Sud
26-feb-19	Presidenza del Consiglio dei Ministri	Workshop "L'istituzione delle Zone Economiche Speciali nel Sud Italia"

## B.2 Il coinvolgimento degli stakeholder in Puglia

In data 28 dicembre 2017 sono stati convocati i Sindacati C.G.I.L., C.I.S.L. e U.I.L. Puglia, successivamente riconvocati in data 25/01/2018. Agli stessi, con nota prot. n. 160/5091 del 28/12/2017 sono stati chiesti contributi e suggerimenti. Risultano pervenuti agli atti contributi scritti da parte della UIL e della CISL che, in estrema sintesi, chiedono una valutazione oggettiva degli interessi in campo, evitando la difesa dei singoli territori e attivando processi di sviluppo utili anche agli imprenditori locali. La CISL, in particolare, evidenzia la necessità di tenere presente un'ottica strategica che consideri la ZES una occasione utile allo sviluppo e alla crescita regionale anche in termini occupazionali. Nel corso della riunione, inoltre, i sindacati presenti CISL e CGIL hanno anche sottolineato l'importanza di settori strategici per la Puglia quali l'agroalimentare, il manifatturiero, la logistica oltre che le attività industriali. La Cisl Puglia, infine, ha evidenziato l'importanza del progetto di ZES Taranto-Matera con logistica, trasporti e mobilità, turismo legato anche a Matera 2019. La CGIL Taranto ha, in particolare, sottolineato la possibilità di valorizzare l'aeroporto di Grottaglie.

Poiché la citata nota prot. n. 160/4997 del 18/12/2017 assegnava a tutti gli interessati il termine del 15 gennaio 2018 per la trasmissione di atti e contributi, in data 17 gennaio la Task Force si è riunita per un incontro operativo mirato a sintetizzare i contributi pervenuti e riorganizzare le attività sulla base delle nuove esigenze. La data viene proposta anche in vista dell'imminente approvazione del d.p.c.m. attuativo approvato nella Conferenza Unificata del 06/12/2017. Nel corso della riunione, tra l'altro, è emersa la necessità di organizzare incontri con alcuni dirigenti regionali per poter affrontare alcune questioni specifiche.

A tal fine, nei giorni successivi si sono svolti incontri con il Dirigente regionale della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti, Sezione Finanze, Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi. Detti incontri sono risultati utili per verificare la coerenza del piano strategico in fase di elaborazione con i piani regionali esistenti o con le vigenti disposizioni regionali. In particolare la Task Force ha acquisito informazioni utili sui piani regionali in materia di trasporto e mobilità in Puglia e si è confrontata sui possibili vincoli presenti nel piano





paesaggistico territoriale della Puglia. Con la Sezione Finanze, inoltre, è stata affrontata la questione inerente possibili agevolazioni fiscali a valere sulle entrate regionali. La dirigente della Sezione Competitività ha esposto, infine, i vincoli e le priorità delle risorse comunitarie disponibili e con finalità coerenti con gli obiettivi delle ZES.

Nella giornata del 25 gennaio 2018, la Task Force, su convocazione prot. n. 160/223 del 16/01/2018, ha incontrato nuovamente le Autorità di Sistema Portuale e i Consorzi ASI e numerosi rappresentanti dei Comuni, tra cui quello di Taranto. Nel corso della riunione è stata rappresentata la necessità di una accelerazione dei tempi e di una omogeneizzazione dei dati e delle proposte da prendere in considerazione. Gli intervenuti hanno assicurato la trasmissione immediata dei propri contributi, evidenziando che la redazione di una mappatura delle aree è ormai in stato di avanzata elaborazione. Nel corso dell'incontro è emersa altresì l'esigenza di chiarire la questione della ZES interregionale in considerazione che non risulta ancora pervenuto alcun contributo da parte della Regione Basilicata.

Le associazioni presenti hanno espresso preoccupazione per le piccole imprese escluse dai privilegi della ZES, ma hanno sottolineato l'importanza dello strumento della ZES per le imprese e per i territori. Hanno apprezzato il momento di confronto, auspicando un analogo momento di dialogo anche per le fasi successive alla redazione del piano.

A conclusione della riunione, tutti i componenti della Task Force hanno concordato sulla necessità di acquisire ulteriori informazioni sulle aree disponibili da includere nella mappatura ZES in quanto, in molti casi, le informazioni risultano parziali, imprecise ed insufficienti.

Si concorda, inoltre, sulla necessità di omogeneizzare le informazioni perché siano più facilmente utilizzabili. A tal fine viene predisposta la nota prot. n. 160/412 del 29/01/2018 con la quale viene anche trasmessa una tabella da compilarsi da parte degli interessati. Con la predetta nota viene anche assegnato il termine ultimo del 5 febbraio per fornire le informazioni.

In data 31 gennaio, a seguito di un primo esame dei nuovi dati forniti, emerge la necessità di disporre di ulteriori specificazioni in quanto, in molti casi, non figura l'effettiva disponibilità delle aree segnalate. Viene, pertanto, inviata una nuova mail di chiarimenti al fine di una compilazione corretta della tabella trasmessa.

In data 7 febbraio 2018, su convocazione dell'Assessore Mazzarano, la Task Force incontra i rappresentanti della Regione Basilicata cui in data 29/01/2018 è stata inviata la nota SP11/PROT/15, a firma dello stesso Assessore Mazzarano, per sollecitare contributi da parte Regione Basilicata atteso l'intendimento di costituire sul versante ionico una ZES interregionale. Nel corso della riunione l'Assessore Cifarelli assicura, ad horas, un esaustivo contributo della propria amministrazione, onde poter concepire un comune piano strategico, essenziale per l'istituzione della ZES.

Al fine di predisporre una cartografia corretta, con mail dell'8 febbraio 2018 vengono chieste precisazioni catastali e contorni vettoriali delle aree: shapefile, formati gis e analoghi; per ognuna delle aree candidate, sono state richieste agli enti territorialmente competenti informazioni concernenti:

- inquadramento urbanistico e descrizione;
- indicazione dei collegamenti con il porto;
- indicazioni fogli e particelle catastali;
- percentuale di occupazione delle aree;





- grado e tipo infrastrutture esistenti (strade, acqua, fogna, linea telefonica, fibra ottica, servizi) con indicazione di tempi, fonti di finanziamento, accordi di programma per l'adeguamento ed il completamento delle stesse;
- esistenza di eventuali vincoli (PAI, SIN, etc.), descrizione dell'impatto del vincolo sulla effettiva ed immediata disponibilità dell'area, con relative tempistiche di adeguamento;
- in caso di aree non ancora espropriate, descrizione di tempi, modalità e procedure da seguire;
- elenco ed indicazione lotti con opifici dismessi;
- esistenza di eventuali procedure fallimentari e/o di messa in liquidazione;
- indicazione lotti/aree private, accompagnata da visure catastali;
- indicazione della superficie territoriale e fondiaria

Sono state vagliate, altresì, le proposte e i contributi formulate/i dagli stakeholder (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Aeroporti di Puglia, Consorzio ASI di Taranto, Intesa San Paolo, Confindustria Puglia, etc.), anche sul tema della semplificazione amministrativa.

In data 4 luglio 2018, nell'ambito delle attività di "Supporto allo sviluppo delle Special Economic Zones (SEZ) in Italia" patrocinate dalla Presidenza del Consiglio e dal Ministero per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, si è tenuto un incontro, concernente lo stato di avanzamento dei lavori e la rilevazione di alcuni focus (governance, semplificazione amministrativa e marketing), tra i rappresentanti della Regione Puglia, Ernst & Young (in qualità di advisor dell'iniziativa) e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.

A conclusione della fase di ascolto e concertazione, in data 25 luglio 2018, il Piano di sviluppo strategico viene condiviso con Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e Consorzio ASI di Taranto; fanno seguito, le ultime osservazioni e gli ultimi rilievi.

Segue l'elenco delle note ricevute dagli stakeholder territoriali.

Ente	Data	Protocollo mittente	Contenuto
Cgil Puglia	11/01/2018	1500/965	Richiesta di incontro on l'Assessore
Cisl Puglia	12/01/2018	83	Documento di sintesi
UIL Puglia	18/01/2018	-	Riscontro a invito regionale
Confindustria Puglia	08/02/2018	-	Contributo consegnato in sede di riunione
AdSP Mar Ionio	29/01/2018	1639	Consultazione per delimitazione aree ZES
Consorzio ASI Taranto	30/01/2018	102	Riscontro a tabella richiesta aree
Comune di Francavilla Fontana	01/02/2018	4160	Centro di carico intermodale
Comune di Francavilla Fontana	01/02/2018	4160	Elenco infrastrutture esistenti e certificato destinazione urbanistica





Consorzio ASI Taranto	02/02/2018	153 e 155	Trasmissione tabella aree disponibili - integrazione e integrazioni bis
Intesa San Paolo	06/02/2018	-	Trasmissione dati inerenti immobili Intesa San Paolo
AdSP Mar Ionio	05/02/2018	2375	Elenco aree proposte Comuni e ASI
Confindustria Puglia	09/02/2018	-	Preannuncio di successivo riscontro
AdSP Mar Ionio	12/02/2018	2891	Identificazione aree
Comune di Monteiasi	14/02/2018	-	Trasmissione file shp aree candidate
Comune di San Marzano	12/02/2018	1666	Integrazione e trasmissione tabella aree disponibili
AdSP Mar Ionio	13/02/2018	2974	Riscontro a richiesta regionale shapefile
Area Vasta Tarantina	15/02/2018	-	Aree disponibili del Comune di Torricella (a mezzo e-mail)
Comune di Statte	14/02/2018	3206	Precisazioni catastali e trasmissione file SHP
Intesa San Paolo	15/02/2018	-	Perimetrazione area ZES Taranto - cartografia delle aree
Comune di Sava	15/02/2018	4424	Identificazione aree candidabili a ZES
Comune di Montemesola	16/02/2018	-	Pec con testo di adesione alla ZES
Comune di Carosino	16/02/2018	-	Inoltro file con ortofoto
Comune di Massafra	16/02/2018	7731	Identificazione e delimitazione delle aree da candidare
Comune di Martina Franca	19/02/2018	11644	Riscontro riunione del 7/02/2018
Comune di Montemesola	19/02/2018	-	Identificazione aree
Consorzio ASI Taranto	19/02/2018	-	Cartografia area Zes
Comune di Francavilla Fontana	19/02/2018	6435	Disponibilità aree inclusione ZES
Comune di Carosino	20/02/2018	-	Trasmissione shapefile gis
Comune di Grottaglie	22/02/2018	5067	Identificazione e delimitazione delle aree da candidare
Comune di Francavilla Fontana	23/02/2018	7160	Ulteriore approfondimento per le costituende ZES
AdSP Mar Ionio	27/02/2018	3946	Individuazione aree
AdSP Mar Ionio	02/03/2018	4208	Individuazione aree
AdSP Mar Ionio	02/03/2018	4210	Individuazione aree
Comune di Statte	14/03/2018	5032	Identificazione delle aree: chiarimenti.
AdSP Mar Ionio	19/03/2018	5090	Individuazione aree escluse per esigenze di sicurezza
Comune di San Giorgio Jonico	27/04/2018	6544	Riscontro a nota pec regionale n.6450 del 26.04.2018
Comune di Monteiasi	30/04/2018	-	Relazione e tabella aree disponibili
Comune di Massafra	30/04/2018	18538	Riscontro a richiesta di informazioni





REGIONE  
PUGLIA



REGIONE  
BASILICATA

Comune di Francavilla Fontana	27/04/2018	-	Trasmissione documentazione integrativa
Comune di Monteiasi	30/04/2018	-	Tabella aree disponibili
Comune di Taranto	30/04/2018	-	Riscontro a richiesta di informazioni regionali
Comune di Grottaglie	30/04/2018	11219	Approfondimento aree PIP e aeroportuale
Comune di Grottaglie	30/04/2018	11218	Approfondimento aree PIP e aeroportuale
Comune di Monteiasi	30/04/2018	-	Relazione e tabella aree disponibili
Consorzio ASI Taranto	03/05/2018	576	Riscontro a nota regionale di richiesta di chiarimento
Comune di Grottaglie	03/05/2018	11446	Trasmissione schede area PIP e aeroportuale
Comune di Statte	09/05/2018	8466	Riscontro nota regionale
Intesa San Paolo	11/05/2018	-	Precisazione su pec del 06.02.2018
Comune di Palagiano	18/05/2018	8060	Richiesta - area Pip (completa di alleg. particelle catastali)
Comune di Palagiano	18/05/2018	8068	Richiesta - area Pip
Regione Basilicata	23/05/2018	-	Piano di Sviluppo Strategico
Avv. Martino Giacobelli - Taranto	28/05/2018	-	Precisazioni su terreno privato area Comune di Taranto foglio 179
Comune di Taranto	06/06/2018	90303	Nota ZES
Comune di Manduria	29/06/2018	21804	Comunicazione di rinvio inoltro integrazione
Regione Basilicata	10/07/2018	-	Trasmissione DGR 605 del 03/07/2018
Comune di Manduria	16/07/2018	23535	Riscontro e integrazione ZES
AdSP Mar Ionio	26/07/2018	-	Osservazioni
Comune di Mottola	31/07/2018	12159	Richiesta - area PIP
AdSP Mar Ionio	01/08/2018	12213	Osservazioni
AdSP Mar Ionio	01/08/2018	12217	Osservazioni
Comune di Francavilla Fontana	26/10/2018	38017	Risposta alla nota prot.160/4187 del 08.10.2018
Comune di Mottola	09/11/2018	17711	Risposta alla nota prot.160/4185 del 08.10.2018
AdSP Mare Ionio	09/11/2018	16610	Risposta alla nota di sollecito del 12.10.2018
Comune di Carosino	15/11/2018	10419	Risposta alla nota prot.160/4193 del 08.10.2018
Comune di Statte	21/11/2018	20233	Risposta alla nota prot.160/4183 del'08.10.2018
Comune di Statte	28/11/2018	-	Invio file SHP a completamento integrazione
Comune di Taranto	04/12/2018	-	Risposta alla nota inviata
Comune di Monteiasi	15/01/2019	391	Risposta alla nota prot.160/4189 del 08.10.2018
Comune di Faggiano	17/01/2019	450	Risposta alla nota prot.160/4190 del 08.10.2018
Comune di Grottaglie	18/01/2019	1085	Risposta alla nota prot.160/4188 del 08.10.2018
Comune di Massafra	29/01/2019	5099	Riscontro nota del 08/10/2018
Comune di Manduria	30/01/2019	3558	Risposta alla nota prot.160/4192 del 08.10.2018





La Giunta Regionale della Puglia, in data 02 agosto 2018, approva con delibera n. 1442 il Piano di sviluppo strategico in fase di prima applicazione; con DGR n. 1576 del 4 settembre 2018, procede alla modifica della proposta progettuale, limitatamente alla parte relativa al piano strategico della Regione Basilicata (DGR Basilicata n. 605 del 3 luglio).

In data 18 settembre 2018, si trasmette al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro per il Sud, al Ministro dell'Economia e delle Finanze e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, la proposta – a firma congiunta del Presidente della Regione Puglia e del Vice Presidente della Regione Basilicata – di istituzione della ZES Interregionale Ionica

Proseguendo il percorso di supporto alle ZES, il 6 e il 7 novembre 2018 e il 26 febbraio 2019, la Regione Puglia ha partecipato, per mezzo dei suoi rappresentanti, al Workshop “L’istituzione delle Zone Economiche Speciali nel Sud Italia”: articolato in sessioni plenarie e tematiche di lavoro, sono state affrontati i temi della specializzazione settoriale delle ZES, degli investitori target e del marketing, della governance e della semplificazione amministrativa.

In data 27 novembre 2018, il Ministero per il Sud notifica, con protocollo n. 0001184-P del 27/11/2018 alla Regione Puglia e alla Regione Basilicata la richiesta di modifica del Piano di sviluppo strategico.

La Regione Puglia, la Regione Basilicata e l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, in data 30 gennaio 2019, incontrano il Ministro per il Sud.

In data 20 febbraio 2019, il Ministro per il Sud incontra tutte le Regioni e le Autorità di Sistema Portuale coinvolte nel processo di istituzione delle ZES.

### B.3 Iter elaborativo del piano strategico in Basilicata

L’Iter di elaborazione del Piano è partito a valle della D.G.R n. 876 del 4 agosto 2017 “Zone Economiche Speciali (ZES) che ai sensi degli artt.4 e 5 Decreto Legge 20 giugno 2017, n. 91 “Disposizioni urgenti per la crescita economica del Mezzogiorno”, ha preso atto dello studio preliminare realizzato dalla Regione Basilicata e denominato Basilicata Area Cerniera.

In base alle premesse stabilite in tale studio si è individuato come “retroportualità” naturale delle produzioni regionali il Porto di Taranto, nonché l’importanza ai fini logistici dei poli di Ferrandina – Pisticci, Melfi - Tito e Galdo di Lauria per l’individuazione di una ZES unica lucana a carattere interregionale, che muovendosi lungo gli assi viari e ferroviari principali della regione, fosse in grado di farla uscire dall’isolamento logistico e di fornire una direttrice di sviluppo produttivo in grado di attrarre nuove iniziative, estendendo le proprie potenzialità fino ai comuni limitrofi della Puglia, della Campania e della Calabria.

Sulla base di tale premessa è stato avviato l’elaborazione del Piano Strategico della Basilicata, di cui riportiamo di seguito i principali step:

- Elaborazione (a cura del NRVIP Regione Basilicata) di un documento preliminare denominato “Aree ZES Basilicata a carattere interregionale – Position paper”, trasmesso preliminarmente alla Regione Puglia in data 16.02.2018 da parte dell’Assessorato del Dipartimento “Politiche di Sviluppo, Lavoro, Formazione, Ricerca;
- Costituzione di un Gruppo Tecnico di Lavoro (DD n. 132 del 19/02/2018) con il coordinamento del Dipartimento Politiche di Sviluppo, avente ad oggetto





l'elaborazione del "Piano strategico e delle procedure di attivazione delle ZES". Al Gruppo Tecnico veniva affidata anche l'interlocuzione con il Gruppo Tecnico creatosi parallelamente in Puglia;

- Avvio dell'iter consultivo di tutti i soggetti interessati: Consorzi ASI di Potenza e Matera, Comuni delle aree coinvolte, Partenariato Economico e Sociale (Sindacati e Associazioni di Categoria);
- Adozione del "Piano di Sviluppo Strategico Z.E.S. Basilicata a carattere interregionale" (DGR n. 605 del 3 luglio 2018), proposto dal Gruppo tecnico di Lavoro, al fine di individuare un "Piano di Sviluppo Strategico Z.E.S. Basilicata a carattere interregionale" secondo i requisiti di cui all'Art. 6 del d.p.c.m. n.12 del 25 gennaio 2018. Il Piano approvato è stato conseguentemente trasmesso alla Regione Puglia;
- Trasmissione congiunta alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ministero per il Sud del Piano di Sviluppo Strategico della ZES Jonica in data 18 settembre 2019, previa approvazione da parte delle Regioni Puglia e Basilicata;
- Recepimento delle Osservazioni e delle richieste di modifiche ed integrazioni al Piano di Sviluppo Strategico ZES Jonica, ricevute in data 27/11/2018 dal Ministero per il Sud e per suo tramite dal Ministero per l'Economia.
- Creazione di Tavolo Operativo ZES Jonica (unico) integrato da componenti rappresentanti delle Regioni Puglia e Basilicata e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Jonio (Porto di Taranto). Per la Regione Basilicata il coordinamento delle attività è affidato al Direttore Generale del Dipartimento Politiche di Sviluppo che nomina quali Componenti del Tavolo due Funzionari del Dipartimento ed il Coordinatore del NRVIP Regione Basilicata.
- Rapido avvio del lavoro di recepimento della richiesta di modifiche ed integrazioni al piano ricevute dal Ministero per il Sud, mediante un lavoro congiunto da parte di tutti e 3 i Soggetti coinvolti (Regione Puglia, Regione Basilicata, Porto di Taranto) mediante l'immediata attivazione del Tavolo Operativo ZES Jonica. L'obiettivo principale è quello di omogeneizzare il Piano e renderlo integrato in modo da avere politiche e strumenti quanto più possibili comuni, pur nelle differenze territoriali ed amministrative. L'obiettivo viene conseguito attraverso una serie di incontri operativi di proposta e controllo (8/12 Taranto, 8/01 Matera, 24/01 Bari) intervallati da fasi di elaborazione desk.

#### B.4 Il coinvolgimento degli stakeholder in Basilicata

L'iter consultivo è partito a valle della D.G.R n. 876 del 4 agosto 2017 "Zone Economiche Speciali (ZES) che ai sensi degli artt.4 e 5 Decreto Legge 20 giugno 2017, n. 91 "Disposizioni urgenti per la crescita economica del Mezzogiorno", ha preso atto dello studio preliminare realizzato dalla Regione Basilicata e denominato Basilicata Area Cerniera.

In base alle premesse stabilite in tale studio si è individuato come "retroportualità" naturale delle produzioni regionali il Porto di Taranto, nonché l'importanza ai fini logistici dei poli di Ferrandina – Pisticci, Melfi - Tito e Galdo di Lauria per l'individuazione di una ZES unica lucana a carattere interregionale, che muovendosi lungo gli assi viari e ferroviari principali della regione, fosse in grado di farla uscire dall'isolamento logistico e di fornire una direttrice di sviluppo produttivo in grado di attrarre nuove iniziative, estendendo le proprie potenzialità fino ai comuni limitrofi della Puglia, della Campania e della Calabria.





In base a tale ipotesi si è avviato l'iter consultivo dei soggetti pubblici e privati territoriali interessati alla ZES, che si è articolato in due Fasi principali:

- I Fase, dall'intuizione della ZES all'elaborazione della prima proposta di ZES Jonica (versante lucano) denominata "Position Paper – Piano di Sviluppo Strategico", approvato con la Delibera di Giunta Regionale dello scorso febbraio (DGR n. 143/2018);
- II Fase, di ricalibratura e arricchimento del documento iniziale, mediante la ricezione dei suggerimenti e delle opportunità riscontrate tanto a livello nazionale che locale, in modo da pervenire alla miglior proposta al momento attuabile in Basilicata sulle Zone Economiche Speciali.

#### **B.4.1 I fase della concertazione**

18 settembre 2017 a Matera Incontro con il Ministro De Vincenti su iniziativa del Presidente della Giunta Regionale Pittella ed alla presenza del Sindaco De Ruggieri, durante il quale è stato fatto un approfondimento sull'attivazione delle ZES (Zone Economiche Speciali) in Basilicata. Nel corso dell'incontro è stato presentato l'idea progetto della ZES lucana, avviando di fatto il dibattito concertativo sul territorio, dal momento che erano presenti numerosi componenti del Partenariato economico e sociale della Basilicata, tra cui la maggior parte delle sigle sindacali e datoriali. Già a quella data si è potuto riscontrare grande interesse ed una condivisione di massima dell'idea presentata che si è andata via via affinando per arrivare ad una presentazione più puntuale durante gli incontri successivi.

7 febbraio 2018 a Potenza Incontro con il Partenariato Economico regionale, alla presenza del Presidente della Giunta Regionale Pittella e dell'Assessore alle Politiche di Sviluppo Cifarelli e dei Rappresentanti della quasi totalità delle Associazioni datoriali di Basilicata. L'Assessore ha illustrato i principali contenuti della proposta di Piano di Sviluppo Strategico della ZES interregionale e i criteri che sono stati adottati per definire ed individuare le aree che la Regione Basilicata intende proporre al Ministero della Coesione Territoriale e il Mezzogiorno secondo le disposizioni della bozza di d.p.c.m.. Da parte del Partenariato presente è emerso più sinteticamente:

- Condivisione ed apprezzamento per la proposta della Regione e per lo stato di avanzamento della stessa;
- Necessità di costruire un'offerta davvero idonea ad attrarre nuovi investimenti e pertanto costruita in base alle regole della logistica e più in generale della competitività delle aree;
- Condivisione della proposta regionale (su input del presidente Pittella) di affiancare al sistema della governance già previsto dal d.p.c.m. (Comitato d'Indirizzo) un Tavolo Strategico Regionale sulla ZES sotto il coordinamento dell'Assessore per le Politiche di Sviluppo e che veda la presenza dei Rappresentanti delle parti economiche e sociali (associazioni datoriali e sindacali).
- Possibilità di valutare l'inserimento in ZES dell'Area Industriale di Tito, vista la sua importanza strategica per il sistema produttivo regionale, a patto di tener fuori i lotti interessi da SIN.

12 febbraio 2018 a Matera Incontro con CONFAPI MATERA, alla presenza dell'Assessore alle Politiche di Sviluppo Cifarelli con i Vertici rappresentativi dell'Associazione ed alla presenza di alcune importanti aziende associate dell'area materana. L'Assessore ha illustrato i principali contenuti della proposta di Piano di Sviluppo





Strategico della ZES interregionale e i criteri che sono stati adottati per definire ed individuare le aree che la Regione Basilicata intende proporre al Ministero della Coesione Territoriale e il Mezzogiorno secondo le disposizioni della bozza di d.p.c.m.. Da parte di CONFAPI MATERA è emerso più sinteticamente:

- La possibilità di prevedere tra le aree ZES della Basilicata l'area PAIP di La Martella e non la Zona Industriale di La Martella, per effetto di un sistema produttivo già fortemente consolidato nella stessa area PAIP.
- Una sostanziale convergenza sulle ipotesi preliminari illustrate, fermo restando che la proposta della CONFAPI Matera non trova perfetta corrispondenza con i criteri di individuazione delle aree anche per effetto di una proposta urbanistica dell'area PAIP.

13 febbraio 2018 a Potenza Incontro con i Consorzi ASI di Potenza e Matera, alla presenza dell'Assessore alle Politiche di Sviluppo Cifarelli con i Rappresentanti dei Consorzi Industriali. L'Assessore ha illustrato i principali contenuti della proposta di Piano di Sviluppo Strategico della ZES interregionale e i criteri che sono stati adottati per definire ed individuare le aree che la Regione Basilicata intende proporre al Ministero della Coesione Territoriale e il Mezzogiorno secondo le disposizioni della bozza di d.p.c.m.. Da parte dei Consorzi Industriali di Potenza e di Matera è emerso più sinteticamente:

- la necessità di prevedere anche risorse finanziarie per incrementare l'attrattività delle aree industriali finalizzate a migliorare non solo i servizi già resi ma anche le infrastrutture esistenti (miglioramento della viabilità interna, efficientamento illuminazione, ecc.). Ad esempio, rispetto all'area di Iesce si rileva la presenza di un tronco ferroviario di proprietà del Consorzio che potrebbe divenire strumento di connessione a servizio dell'intera area sulla direttrice Foggia-Taranto;
- la disponibilità a trasmettere a stretto giro una scheda riportante il fabbisogno di interventi funzionali ad assicurare il decoro minimo delle aree interessate;
- una sostanziale convergenza dei contenuti della proposta regionale.

13 febbraio 2018 a Potenza Incontro con gli Enti Locali, alla presenza dell'Assessore alle Politiche di Sviluppo Cifarelli con i Rappresentanti istituzionali dei Comuni interessati, della Provincia di Potenza e di Matera, dell'ANCI regionale. L'Assessore ha illustrato i principali contenuti della proposta di Piano di Sviluppo Strategico della ZES interregionale e i criteri che sono stati adottati per definire ed individuare le aree che la Regione Basilicata intende proporre al Ministero della Coesione Territoriale e il Mezzogiorno secondo le disposizioni della bozza di d.p.c.m.. In particolare l'Assessore sottolinea come la proposta di istituzione una ZES in Basilicata necessita di una interlocuzione diretta con gli enti locali interessati, anche al fine di identificare forme e modi con i quali le amministrazioni locali possono sostenere il processo insediativo, ad esempio riducendo ai termini di legge la tassazione locale (es. TASI). Da parte dei Rappresentanti degli Enti Locali è emerso più sinteticamente che:

- una disponibilità a ridurre la TASI sui nuovi insediamenti, sottolineando tuttavia la difficoltà a gestire una differenziazione di trattamento con le imprese già insediate ed investendo l'ANCI come delegato ad un tavolo ad hoc la Regione per definire il tema;
- un invito a considerare anche il potenziale ruolo della Val d'Agri nel processo istitutivo delle ZES;





- l'opportunità di superare le difficoltà gestionali dei Consorzi industriali, attraverso un rafforzamento dei processi di raccolta e smaltimento rifiuti che potrebbe abbattere i costi per le aziende;
- l'esigenza di definire le condizioni reali di investimento necessario per godere dei benefici previsti, al fine di spingere le imprese ad effettuare investimenti davvero incrementali;
- la sostanziale condivisione da parte di tutti gli Enti presenti dei contenuti della proposta regionale.

13 febbraio 2018 a Potenza Incontro con i Sindacati, alla presenza dell'Assessore alle Politiche di Sviluppo Cifarelli con i Vertici regionali di CGIL, CISL e UIL. L'Assessore ha illustrato i principali contenuti della proposta di Piano di Sviluppo Strategico della ZES interregionale e i criteri che sono stati adottati per definire ed individuare le aree che la Regione Basilicata intende proporre al Ministero della Coesione Territoriale e il Mezzogiorno secondo le disposizioni della bozza di d.p.c.m.. In particolare l'Assessore sottolinea che la proposta di istituzione una ZES in Basilicata necessita di una riflessione con le parti sindacali in particolare su

- le modalità di incentivazione per nuova occupazione;
- la formazione di figure professionali;
- la previsione di accordi di area che agevolino l'insediamento di nuova impresa.

Da parte dei Rappresentanti Sindacali è emerso più sinteticamente che:

- l'invito ad una particolare attenzione sulla perimetrazione delle aree proposte, al fine di evitare ingiustificati allargamenti e richiamando la necessità di definire un piano industriale per lo sviluppo delle aree che sostenga opportunamente i processi di digitalizzazione ed innovazione;
- l'opportunità di considerare la ZES come una nuova apertura di una fase negoziata con il Governo per lo sviluppo economico del territorio;
- la necessità di definire le reali condizioni di vantaggio per le imprese;
- l'esigenza che gli strumenti di attuazione delle ZES mantengano un forte coordinamento regionale;
- l'opportunità di considerare l'adozione dell'apprendistato come strumento operativo;
- La sostanziale condivisione da parte dei Sindacati presenti dei contenuti della proposta regionale.

#### **B.4.2 Il fase della concertazione**

14 maggio a Potenza Incontro con il Partenariato Economico Regionale, alla presenza dell'Assessore alle Politiche di Sviluppo Cifarelli, dei Rappresentanti delle maggiori Associazioni Datoriali di Basilicata e con i rappresentanti dei Consorzi Industriali. L'Assessore ha illustrato i principali contenuti della proposta di Piano di Sviluppo Strategico della ZES interregionale, rivisitata ed aggiornata secondo: le osservazioni pervenute dal Ministero per la Coesione Territoriale, le interlocuzioni con la Regione Puglia, i suggerimenti e le nuove opportunità rivenienti dal territorio lucano.

Pertanto, in base a nuovi i criteri che la Regione Basilicata intende proporre al Ministero della Coesione Territoriale e il Mezzogiorno per l'individuazione delle aree industriali e





produttive da inserire nell'Unica ZES lucana (all'interno della ZES Interregionale Jonica), che gravita attorno ai 3 Poli logistici di Ferrandina-Pisticci, Melfi-Tito e Galdo di Lauria.

Le integrazioni principali proposte nel Piano riguardano:

- creazione di una struttura di missione (ufficio regionale) "Sviluppo zone economiche speciali" destinata alla gestione della ZES;
- istituzione di un "Tavolo Permanente per la Semplificazione" destinato alle ZES;
- rivisitazione minimale della perimetrazione iniziale delle aree interessate ZES, che senza stravolgere l'ipotesi iniziale, ricomprende alcune Aree produttive regionali considerate strategiche, al fine di attrarre e/o rendere possibili importanti investimenti produttivi nei settori economici individuati come strategici.

Da parte dei Rappresentanti Economici è emerso più sinteticamente:

- condivisione ed apprezzamento per la proposta della Regione sia nel merito che nel metodo seguito, ossia di un processo decisionale condiviso e concertato;
- apprezzamento per l'inserimento di ulteriori perimetrazioni, che sia pure molto limitate quantitativamente, per non vanificare la struttura principale della proposta, valorizzano le opportunità di investimento e di insediamento presenti anche in altre aree industriali e produttive inserite successivamente;
- apprezzamento per la creazione di una seconda piattaforma logistica da realizzarsi nell'Area di Scanzano da destinarsi principalmente agli operatori ortofrutticoli del Metapontino;
- richiesta di inserire nella proposta, anche con una quota residuale, l'Area produttiva di San Nicola di Pietragalla, che nata spontaneamente a metà degli anni settanta vede la presenza di numerose imprese locali che hanno retto bene alle crisi economiche succedutesi ed ora intendono investire e svilupparsi.

18 maggio a Potenza Incontro con i Comuni, alla presenza dell'Assessore alle Politiche di Sviluppo Cifarelli e dei Rappresentanti delle Amministrazioni Comunali interessate dalla proposta di ZES Jonica. L'Assessore ha illustrato i principali contenuti della proposta di Piano di Sviluppo Strategico della ZES interregionale rivisitata ed aggiornata secondo: le osservazioni pervenute dal Ministero per la Coesione Territoriale, le interlocuzioni con la Regione Puglia, i suggerimenti e le nuove opportunità rivenienti dal territorio lucano. In particolare ha illustrato la volontà regionale di integrare, attraverso una ripermimetrazione minimale, anche aree più periferiche al fine di sostenerne il tessuto economico, piuttosto che investimenti logistico-produttivi mirati e di grande importanza strategica per il territorio.

Da parte dei Comuni è emerso più in generale:

- un plauso per il lavoro svolto e per il metodo seguito che attraverso la concertazione e l'ascolto, ha permesso di recepire le istanze dei territori.
- particolare apprezzamento per la creazione di una seconda piattaforma logistica da realizzarsi nell'Area di Scanzano da destinarsi principalmente agli operatori ortofrutticoli del Metapontino, si sarebbe voluta anche una seconda infrastruttura dedicata a Policoro (nel sito dell'Ex Zuccherificio), ma purtroppo l'area non risulta compatibile con i requisiti della ZES.

Il 18 maggio a Potenza Incontro con i Sindacati, alla presenza dell'Assessore alle Politiche di Sviluppo Cifarelli e dei Rappresentanti delle maggiori Organizzazioni Sindacali della





regione. L'Assessore ha illustrato i principali contenuti della proposta di Piano di Sviluppo Strategico della ZES interregionale rivisitata ed aggiornata secondo: le osservazioni pervenute dal Ministero per la Coesione Territoriale, le interlocuzioni con la Regione Puglia, i suggerimenti e le nuove opportunità rivenienti dal territorio lucano. In particolare la volontà di integrare, attraverso una ripermimetrazione minimale, anche aree più periferiche al fine di sostenerne il tessuto economico, piuttosto che investimenti logistico-produttivi mirati e di grande importanza strategica per il territorio.

Da parte dei Sindacati è emerso più in generale:

- perplessità per un'eccessiva polverizzazione della proposta di piano rispetto alla prima bozza, con l'individuazione di ulteriori aree produttive, in particolare di quelle interessate da singoli progetti d'investimento;
- necessità di favorire le specializzazioni produttive prioritarie per la Basilicata e necessità di investire nelle infrastrutture logistiche, come la piattaforma intermodale di Ferrandina, che devono ritenersi strategiche per lo sviluppo economico regionale.

L'Assessore Cifarelli fa notare come il Piano proposto favorisca proprio la logistica, dal momento che oltre l'80% delle aree interessate insiste sui 3 Poli logistici principali (Val Basento, Melfi-Tito e Galdo di Lauria) e come la restante minima parte, resa possibile solo a valle del raddoppi della superficie ZES assegnata (da 450 a 1061 ettari) è finalizzata ad attrarre investimenti produttivi anche in alcune aree periferiche della Regione che perciò necessitano e meritano la possibilità di attrarre investimenti per rivitalizzare il proprio tessuto produttivo e sociale.

#### **B.4.3 Conclusioni**

L'iter di concertazione può dirsi concluso con successo, infatti dopo una prima fase di elaborazione della Proposta, terminata con l'approvazione in Giunta (DGR n. 143/2018) del Documento denominato Position Paper, che aveva già trovato l'adesione da parte di tutti i soggetti consultati. A seguito del processo di aggiornamento della proposta da parte della Regione Basilicata, si è giunti ad una sostanziale condivisione di istituire una ZES Unica lucana a valere sulla ZES Interregionale Ionica, che abbia come sbocco principale del sistema logistico regionale il Porto di Taranto, a partire dai 3 principali Poli logistici e produttivi di Melfi, Ferrandina e Galdo di Lauria.

Da tutti gli incontri sono emerse diverse proposte, di cui alcune recepite già nella fase iniziale di elaborazione della Proposta di Piano di Sviluppo Strategico ed altre nella fase finale di aggiornamento, tutte però all'interno di un quadro di coerenza programmatica, teso a valorizzare gli effetti della ZES sul territorio regionale ed a salvaguardare gli elementi strategici del processo ed i nessi economico-funzionali.

Si riportano in Allegato C i Verbali ed i Fogli Presenza di tutti gli Incontri di concertazione realizzati sul territorio.

#### **B.5 Concertazione interregionale**

Le due regioni si sono coordinate, sia a livello politico che tecnico, sin dalle prime fasi di sviluppo del Piano Strategico per la ZES Interregionale Ionica, relativamente alle linee generali di indirizzo e al percorso di elaborazione dei contenuti, attraverso incontri frontali (7 e 21 febbraio 2018) e scambio di documentazione.





Per rendere efficace la concertazione sugli aspetti tecnici e contenutistici del Piano, è stato creato un Gruppo di Lavoro Operativo composto da dirigenti e tecnici delle due regioni e dell'Autorità Portuale, il cui operato ha consentito, tra l'altro, di adeguare il Piano alle osservazioni pervenute dal Governo e di rendere omogenei gli approcci e le scelte operate dalle due Regioni, soprattutto in materia di:

- meccanismi di governance della ZES;
- semplificazioni amministrative;
- agevolazioni e incentivi;
- aspetti doganali;
- marketing e promozione.

Il Gruppo di Lavoro continuerà ad operare fino all'avvio formale della ZES, contribuendo all'elaborazione del Regolamento del funzionamento del Comitato di Indirizzo e alla definizione di quanto necessario per lo start up delle attività.

IL PRESENTE ALLEGATO  
E' COMPOSTO DA n. 265  
FOGLI.

**La Dirigente della Sezione**  
**Francesca ZAMPANO**