



REGIONE BASILICATA

PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO
ZES BASILICATA A CARATTERE INTERREGIONALE

- Maggio 2018 -

INDICE

1. PREMESSA	3
2. INQUADRAMENTO NORMATIVO	3
3. LA ZES PROPOSTA IN FORMA ASSOCIATIVA	4
4. BASILICATA: DA AREA CERNIERA LOGISTICA A TRIANGOLO DI SVILUPPO ECONOMICO	5
5. IDENTIFICAZIONE DELLE AREE E DELLE SUPERFICI.....	7
5.1 Caratterizzazione delle aree produttive individuate	8
6. LE INFRASTRUTTURE DI COLLEGAMENTO TRA LE AREE INDIVIDUATE.....	10
6.1 Grado attuale di accessibilità delle Aree ZES rispetto all’HUB del porto di Taranto	11
6.2 Assetto della rete TEN-T di riferimento	13
6.3 Le infrastrutture ferroviarie per il trasporto merci.....	14
6.4 Interventi sul sistema stradale.....	16
6.5 Interventi sul sistema aeroportuale.....	17
7. IL NESSO ECONOMICO-FUNZIONALE TRA AREE ZES E IL NODO PORTUALE DI TARANTO	18
8. STIMA DELL’IMPATTO SOCIALE ED ECONOMICO ATTESO	21
9. IDENTIFICAZIONE DELLE TIPOLOGIE DI ATTIVITÀ E DI SPECIALIZZAZIONE	24
10. SEMPLIFICAZIONI AMMINISTRATIVE IPOTIZZATE PER LA REALIZZAZIONE DELLA ZES	25
11. GOVERNANCE REGIONALE DELLA ZES	26
12. AGEVOLAZIONI ED INCENTIVAZIONI CONCEDIBILI DALLA REGIONE BASILICATA.....	28
12.1 Interventi a sostegno della produzione	29
12.2 Interventi a sostegno del Mercato del Lavoro.....	31
13. ATTRATTIVITÀ ENERGETICA DELLA ZES INTERREGIONALE BASILICATA. LA ZONA FRANCA ENERGETICA	34
14. FASE DI CONSULTAZIONE DEI SOGGETTI PUBBLICI E PRIVATI INTERESSATI DALLA ZES	
INTERREGIONALE	36

ALLEGATO A – COLLEGAMENTI POLI LOGISTICI LUCANI – PORTO DI TARANTO. SCHEDE TECNICHE

ALLEGATO B – CARTOGRAFIA AREE ZES BASILICATA

ALLEGATO C – RESOCONTI ATTIVITÀ CONSULTIVA

1. PREMESSA

L'istituzione di aree Zone Economiche Speciali (ZES), secondo quanto previsto dalla normativa italiana (Decreto Legge del 20 giugno 2017 n. 91 recante "Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno, convertito con L. n. 123/2017), costituisce una opportunità di crescita particolarmente indicata per la Basilicata, in specie se consideriamo l'articolazione logistica, geografica e produttiva regionale.

Con lo scopo di attrarre investimenti e favorire la crescita economica sono diversi i Paesi che hanno già sperimentato la creazione di "zone di vantaggio" per l'insediamento di nuove imprese e il rafforzamento di quelle esistenti. In Europa il caso citato come esperienza significativa è costituito dalla Polonia.

L'introduzione anche nel nostro Paese della previsione di ZES, ovvero di aree in cui sono presenti agevolazioni fiscali, condizioni di accesso infrastrutturale e logistico, previsione di aspetti normativi e iter procedurali differenti da quelli in vigore nel resto del Paese, può costituire un elemento di frattura positiva per circostanziate aree produttive. Scopo del presente documento è pertanto l'inquadramento delle possibili aree territoriali sulle quali analizzare le condizioni per l'attivazione delle ZES in base alla normativa citata.

La presente proposta è frutto di un percorso avviato nel giugno scorso che ha portato all'approvazione di uno studio preliminare denominato "La Basilicata: un'area cerniera – Le infrastrutture e la logistica" (approvato con DGR n.876/2017) e finalizzato a verificare le opportunità di attivazione di una ZES in territorio lucano.

In base alle interessanti risultanze di tale studio si è avviata l'elaborazione del documento denominato "Position Paper – Piano di Sviluppo Strategico" (approvato con DGR n. 143/2018), finalizzato allo sviluppo di istituzione di una ZES Interregionale di concerto con la Regione Puglia. Tale documento è da individuarsi come primo contributo lucano alla ZES Interregionale Jonica sulla base del quale si è proceduto di concerto con Regione Puglia per l'elaborazione della Proposta interregionale di Piano di Sviluppo Strategico della ZES Interregionale Jonica.

Infine, il presente Piano che rappresenta l'evoluzione del precedente e corrisponde alle necessità di aggiornamento ed integrazione riscontrate in corso d'opera, nonché di arricchimento 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.

2. INQUADRAMENTO NORMATIVO

Ai sensi del D.L. n. 91/2017, così come convertito dalla L. n. 123/2017, per Zona Economica Speciale (ZES) si intende:

1. una zona all'interno dei confini statali, geograficamente chiaramente delimitata e identificata;
2. un'area che può essere composta anche da aree territoriali non direttamente adiacenti, purché abbiano un nesso economico funzionale;
3. uno spazio che deve comprendere un'area portuale, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315/2013.

All'interno di tale aree le imprese insediate possono usufruire di agevolazioni fiscali e beneficiare di semplificazioni di carattere amministrativo. Con riferimento alle facilitazioni fiscali è stata prevista l'applicazione, in relazione agli investimenti effettuati nella ZES, di un credito d'imposta proporzionale al costo dei beni acquistati, entro il 31 dicembre 2020, nel limite massimo di 50 milioni di euro per ciascun progetto d'investimento. Ciascuna ZES sarà costituita con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare su proposta del Ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, su proposta della regione interessata contenente un piano di sviluppo strategico. Il Piano di sviluppo strategico dovrà contenere gli elementi individuati con specifico DPCM (in attesa di promulgazione) che definisce anche il valore massimo di superficie ZES per ciascuna regione meno sviluppata. Alle Regioni che non hanno sul proprio territorio un'area portuale, come la Basilicata, la norma concede la possibilità di presentare una proposta di istituzione di una ZES in forma associativa con altra Regione in cui è presente un'area portuale.

Relativamente al modello di gestione è prevista la costituzione di un Comitato di indirizzo composto dal Presidente dell'Autorità Portuale, da un rappresentante della Regione (o delle regioni, in caso di istanza associativa) e da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

3. LA ZES PROPOSTA IN FORMA ASSOCIATIVA

La Basilicata, in quanto priva di aree portuali, potrà partecipare al processo di costituzione delle ZES esclusivamente in forma associativa alle regioni contermini.

Questo non preclude la possibilità di definire una posizione unitaria rispetto al tema, quanto piuttosto la necessità di procedere per step, adottando soluzioni modulari e costruendo imprescindibili rapporti collaborativi con l'amministrazione della regione con cui si avvierà il percorso di costituzione delle ZES in forma associativa.

Posta al centro del Mezzogiorno, la Basilicata è terra di riallacciamenti, di potenziali connessioni tra i corridoi tirrenico e adriatico oltre che essere retroterra di sistemi produttivi e logistici ubicati nelle Regioni con essa confinanti, con i quali è costante e significativo uno scambio e, in taluni casi, una interdipendenza economica funzionale.

Nonostante la Basilicata non sia fornita di area portuali con le caratteristiche individuate dalla normativa, la posizione geografica strategica di cui gode all'interno del Mezzogiorno le permette di individuare alcune possibili aree portuali alternative collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) a cui presentare una proposta e successivamente avviare il processo di costituzione delle ZES in forma associativa.

Le esperienze di altri paesi evidenziano che il successo od 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 dalla 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 di una ZES risulta di vitale importanza l'esistenza di connessioni di carattere economico funzionali tra le diverse aree 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 Basilicata d'altronde, l'analisi della posizione geografica all'interno del Mezzogiorno, della sua struttura produttiva e del suo sistema logistico attuale ma soprattutto prospettico da un lato, e l'analisi dei sistemi produttivi delle Regioni con essa confinanti e delle aree portuali "candidate" alla proposta di costituzione di una ZES associativa dall'altro, fanno emergere con chiarezza che esiste, nei fatti, un'integrazione del sistema logistico-produttivo Puglia-Basilicata.

In particolare si evidenzia un'integrazione:

- 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 della Basilicata (SS 655 Melfi Potenza - Basentana, Matera-Bari, Sinnica-Jonica ecc.) e l'area portuale di Taranto.

In altre parole, nel quadro dell'istituzione delle ZES, atteso che nel disegno della norma si identificano le autorità portuali come centro nevralgico del processo costitutivo e gestionale, la proposta della Basilicata trova naturale convergenza verso Est nel porto di Taranto. Ampi ed importanti settori produttivi delle due regioni risultano, come descritto in seguito, storicamente ed economicamente connessi e l'istituzione delle ZES potrà generare una rinnovata produttività oltre che generare nuove sinergie in grado di rilanciare l'intera area vasta e non da ultimo l'attività dell'intera area portuale di Taranto, soprattutto con riferimento ai mercati internazionali caratterizzati da prospettive di crescita più ampia posizionati a Sud ed ad Est dell'Europa, che dall'Africa Settentrionale passando per il Medio Oriente giungono fino all'Asia Centrale ed Orientale.

Da un punto di vista procedurale tutto ciò implica una cooperazione con la Regione Puglia per la definizione di un Piano di Sviluppo Strategico, dell'area portuale di Taranto, integrando in tale documento gli elementi previsti dalla norma e riferiti alle zone lucane correlate funzionalmente e logisticamente.

4. BASILICATA: DA AREA CERNIERA LOGISTICA A TRIANGOLO DI SVILUPPO ECONOMICO

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, 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, è localizzato all'interno di una o più aree industriali o produttive che abbiano disponibilità di lotti o capannoni industriali a costi competitivi.

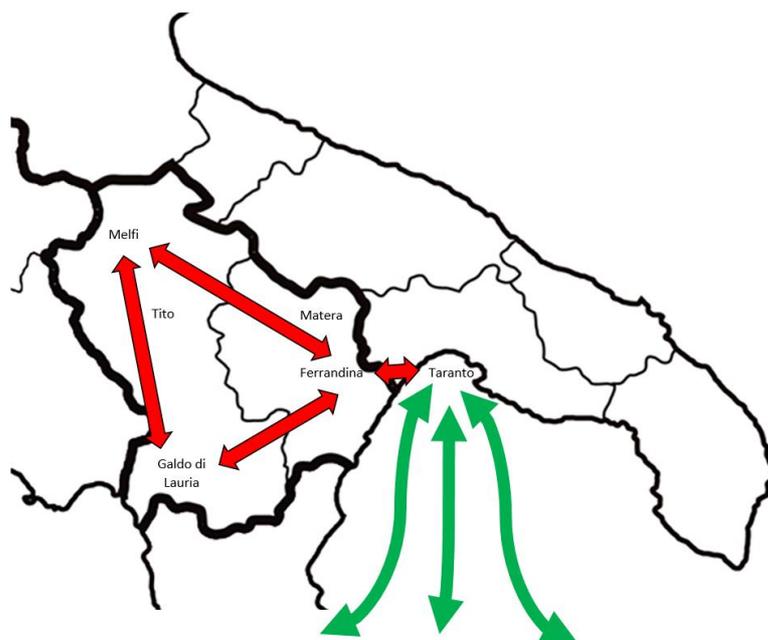
In tal modo per le imprese si presenterebbe un doppio vantaggio:

- avere servizi logistici sempre più efficienti migliorando la propria capacità in termini di rapidità, puntualità, affidabilità e costi;
- 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 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 quindi dalla Puglia Centro-Meridionale alla Basilicata Orientale e Meridionale fino alla Calabria Nord-Orientale.

Figura 1. 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 appulo-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, in particolare per le 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 Jonio 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 parte 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.

5. IDENTIFICAZIONE DELLE AREE E DELLE SUPERFICI

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, nel quadro dell'assegnazione stabilita in sede nazionale, sono riportate nella tabella seguente:

Tabella 1. Aree da destinare a ZES Basilicata a valenza interregionale

Polo Logistico	Aree Industriali	Comune	Soggetto Gestore	Destinazione a ZES [ha]
MELFI	San Nicola di Melfi	Melfi	ASI Potenza	190
	Valle di Vitalba	Atella	ASI Potenza	5
	TOTALE			195
FERRANDINA	Balvano - Baragiano	Balvano e Baragiano	ASI Potenza	7
	Tito	Tito	ASI Potenza	86
	Jesce – La Martella	Matera	ASI Matera	199
	Val Basento	Ferrandina e Pisticci	ASI Matera	450
	PIP Policoro	Policoro	Comune di Policoro	7
	Scanzano Jonico	Scanzano Jonico	Comune di Scanzano Jonico	4
TOTALE			753	
Galdo di Lauria	Galdo di Lauria	Lauria	Comune di Lauria	97
	Viggiano	Viggiano	ASI Potenza	9
	Senise	Senise	ASI Potenza	7
	TOTALE			113
TOTALE GENERALE				1.061

5.1 Caratterizzazione delle aree produttive individuate

Come già rappresentato al punto 5 l'individuazione delle aree ZES è stata effettuata in correlazione ad uno dei 3 poli logistici individuati. Pertanto si riporta la composizione del tessuto produttivo esistente che insiste sul singolo polo di riferimento.

Polo logistico di Ferrandina

Aree Industriali/Produttive:

- Z.I. Balvano – Baragiano
- Z.I. Tito
- Z.I. Jesce – La Martella
- Z.I. Val Basento
- PIP Policoro
- PIP Scanzano

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.

La tabella seguente riporta le aziende presenti nell'area per tipologia di attività.

Tabella 2. Aziende presenti per tipologia di attività. Polo logistico - Ferrandina

Tipologia di attività	Numero
Trasporti e servizi logistici	9
Servizi Ambientali ed altro	15
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, serramenta e vetrerie	30
Altre produzioni	14
Coll Center	1
Commercio	2
Elettronica	2

Polo logistico di Melfi

Aree Industriali/Produttive:

- Z.I. San Nicola di Melfi
- Z.I. Valle di Vitalba

Nell'area industriale di Melfi risultano in esercizio 72 aziende. La tabella, 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.

Tabella 3. Aziende presenti per tipologia di attività. Polo logistico - Melfi

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

Polo logistico di Galdo di Lauria

Aree Industriali/Produttive:

- PIP Galdo di Lauria
- Z.I. Viggiano
- Z.I. Senise

L'area 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.

Tabella 4. Aziende presenti per tipologia di attività. Polo logistico – Galdo di Lauri

Tipologia di attività	Numero
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

6. LE INFRASTRUTTURE DI COLLEGAMENTO TRA LE AREE INDIVIDUATE

Nel presente paragrafo, 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.

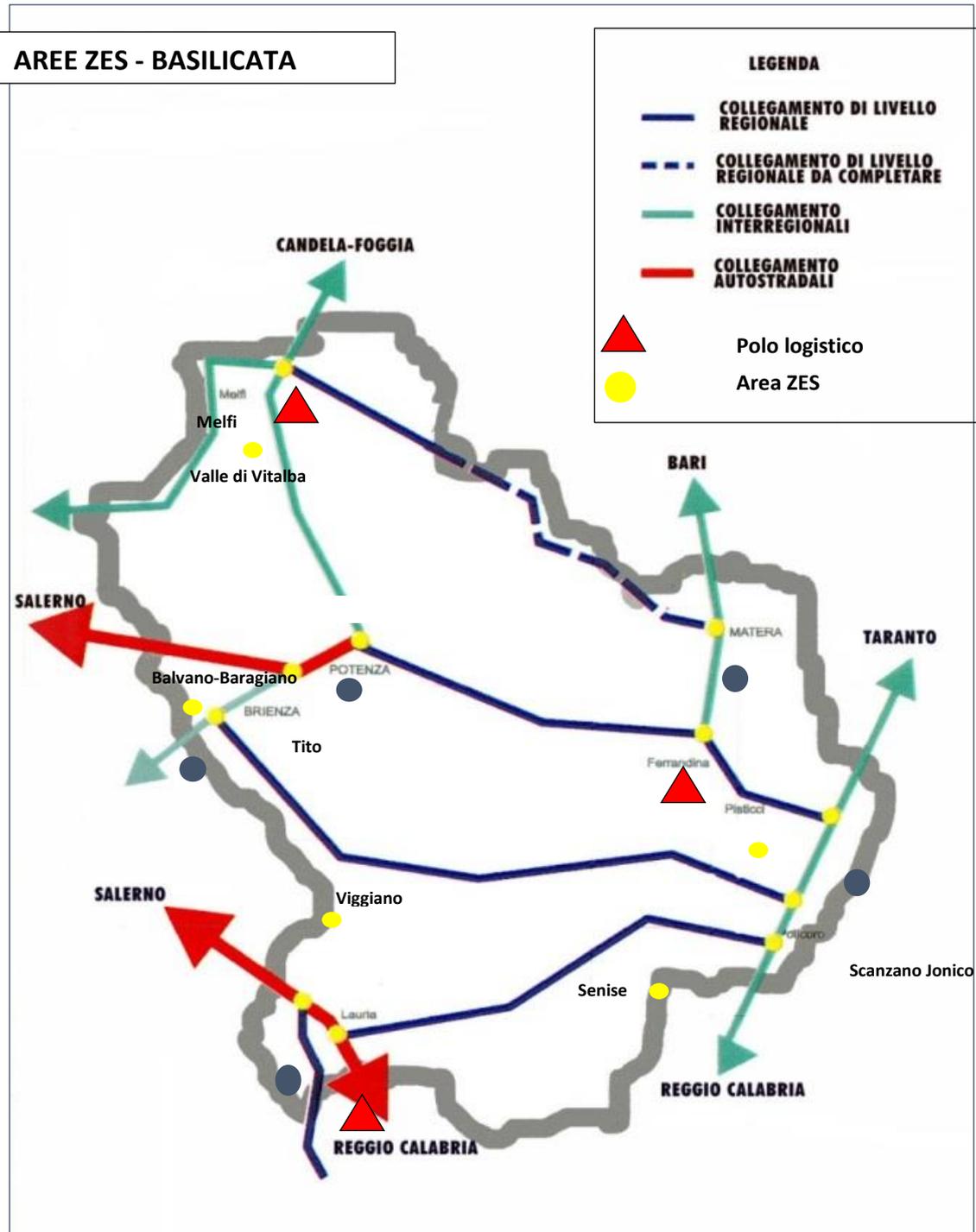
2. obiettivi settoriali generali

- 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.

6.1 Grado attuale di accessibilità delle Aree ZES rispetto all'HUB del porto di Taranto

Nell'Allegato A sono riportate le caratteristiche tecniche principali dei collegamenti tra i poli logistici 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 ferroviari¹ di livello di scala nazionale.

Figura 2. Schema delle interconnessioni delle aree e dei poli logistici



¹ Fonte: Portale nazionale delle infrastrutture di trasporto e logistica del sistema camerale. Uninocamere

Figura 3. 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.

Tabella 5. 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

6.2 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.

Figura 4. Elementi di riferimento della rete Core e della rete Comprehensive



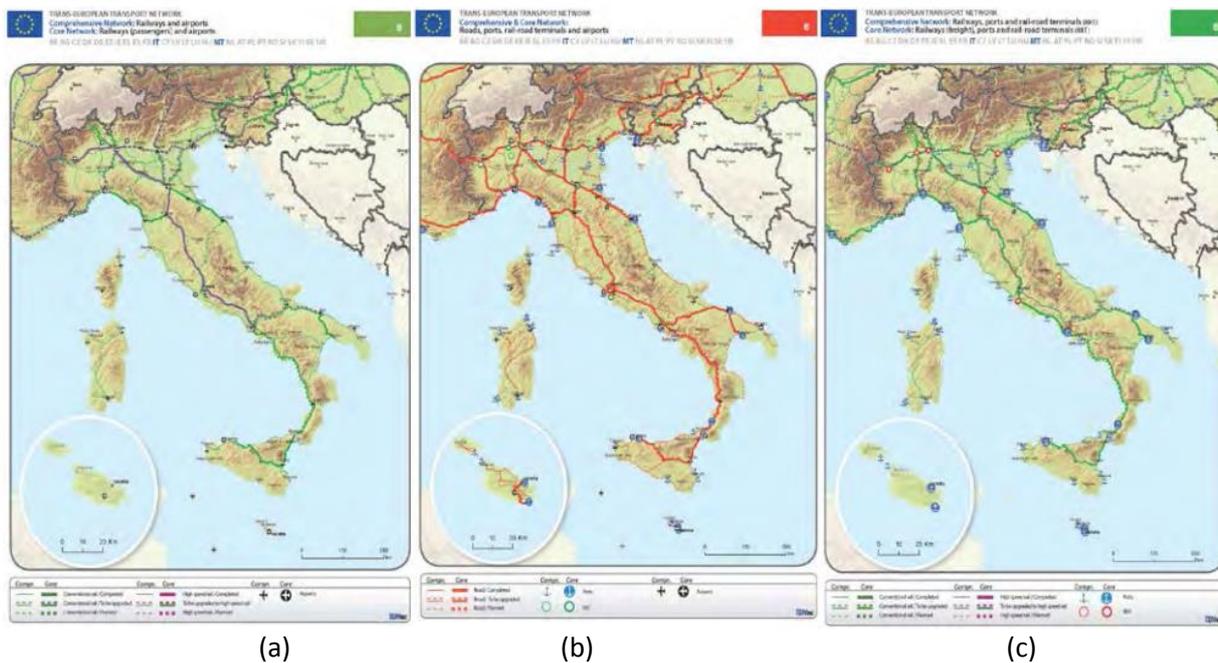
6.3 Le infrastrutture ferroviarie per il trasporto merci

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 intraregionali, 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.

Figura 5. 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.

Figura 6. 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.

6.4 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:

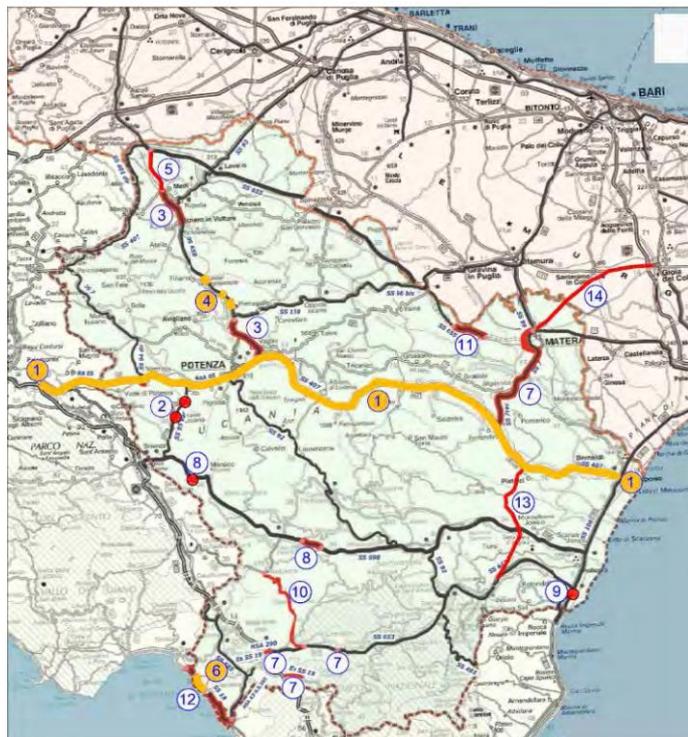
- 1) maggiore apertura verso l'esterno attraverso migliori collegamenti con i nodi della rete TEN-T;
- 2) salvaguardia dell'accessibilità multimodale interna.

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.

Figura 7. Interventi Patto per lo Sviluppo della Regione Basilicata – Focus Rete stradale



Fonte: PRT 2016 – 2026

6.5 Interventi sul sistema aeroportuale

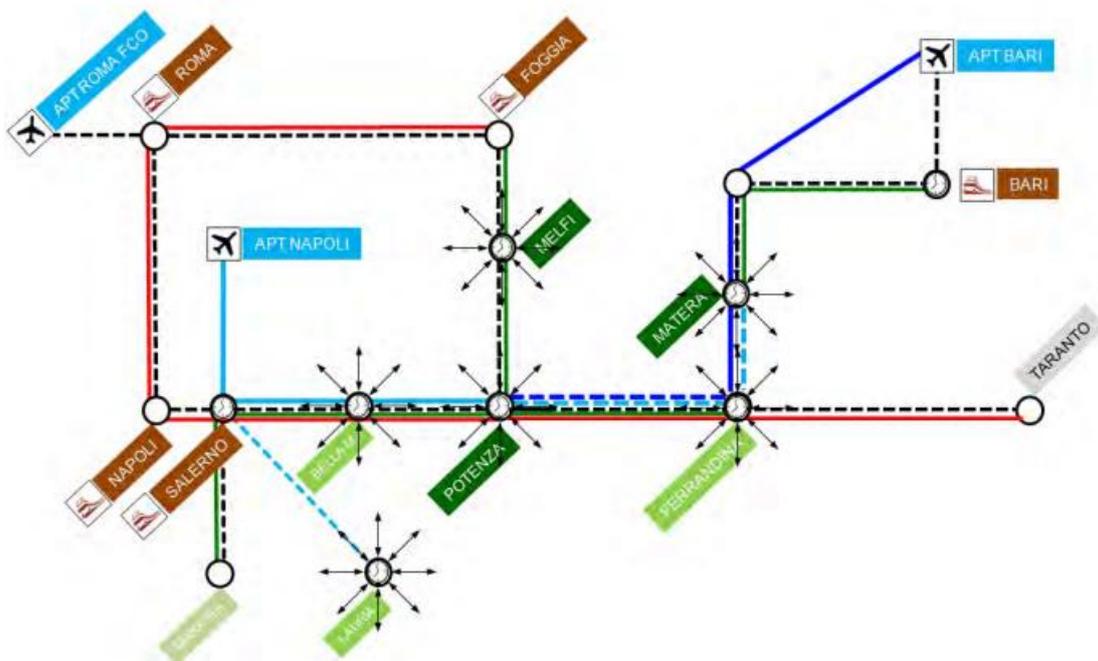
Per il settore del trasporto aereo il Piano Regionale Trasporti prevede due linee di intervento complementari e la cui attuazione è prevedibilmente graduata nel tempo:

- 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 8. 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.

7. IL NESSO ECONOMICO-FUNZIONALE TRA AREE ZES E IL NODO PORTUALE DI TARANTO

Lo sviluppo di una ZES unica della Basilicata, basata su 3 Poli Logistici, che avesse 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 collegata, inserita nel più ampio sistema logistico della Basilicata comprendente i restanti due Poli: con Melfi e Tito ad Ovest e con 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 che in termini di approvvigionamenti, a disposizione delle imprese del territorio interessato.

L'ampio bacino geografico asservito e il numeroso 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 dell'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 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 scambi 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.

Certamente 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 inter-comunale ed inter-regionale 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 Jesce 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 dell'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 molte 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 dell'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 Jonica 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 (Al Viggiano-Grumento), ma anche realtà più piccole ma d'interesse per il settore meccanico principalmente a Viggiano e quello alimentare principalmente a Senise.

8. STIMA DELL'IMPATTO SOCIALE ED ECONOMICO ATTESO

Le previsioni dell'Osservatorio Banche Imprese (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. E' 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. E' 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 l'estensione territoriale dell'area interessata. Questa specificità, tuttavia, rappresenta anche uno punti 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 ricaduta 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. In 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).

Tabella 6. Indicatori macro economici. Scenari 2018-2030

		Media annua	Media annua	Crescita cumulata
Provincia Matera	Valore a aggiunto	2.0%	2.8%	10.9%
	Occupati	1.4%	1.8%	5.3%
Provincia Potenza	Valore a aggiunto	0.6%	1.2%	8.1%
	Occupati	1.3%	1.6%	4.0%
Regione Basilicata	Valore a 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 prospettiva "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.

9. IDENTIFICAZIONE DELLE TIPOLOGIE DI ATTIVITÀ E DI SPECIALIZZAZIONE

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 instradare 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 quali 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.

10. SEMPLIFICAZIONI AMMINISTRATIVE IPOTIZZATE PER LA REALIZZAZIONE DELLA ZES

La Regione Basilicata intende implementare, accanto delle agevolazioni fiscali proprie della ZES, un percorso di semplificazione delle procedure con il fine di massimizzare l'efficacia dell'azione amministrativa, definire tempi certi di conclusione degli iter procedurali, implementare percorsi procedurali speciali in deroga agli iter ordinari.

Le semplificazioni amministrative ipotizzate per la realizzazione della ZES in Regione Basilicata sono raggruppabili in diversi ambiti di intervento:

- **Facilitazione delle modalità di accesso alle procedure:** si punterà a favorire un rapido e trasparente accesso alle procedure, identificando un "punto unico" per l'avvio delle stesse, quali:
 - L'avvio delle attività propedeutiche all'organizzazione dello Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive
 - L'attivazione di un punto unico di accesso per gli strumenti/opportunità finanziarie a disposizione delle imprese
- **Semplificazione dell'iter procedurale:** si proporrà la semplificazione di specifici aspetti delle singole procedure, attivando "procedure speciali" che garantiscano, al contempo, il rispetto della normativa vigente;
 - Rilascio autorizzazioni:
 - Protocollo di intesa con MIBAC per autorizzazione paesaggistica semplificata e telematica
 - Autorizzazione Ambientale Unica, attraverso l'ausilio di modulistica unificata regionale
 - Accordi e convenzioni tra Amministrazioni per rilascio autorizzazioni
 - SCIA semplificata

- **Realizzazione di strumenti al servizio della semplificazione delle procedure e dell'accesso alle stesse**
 - Conferenza di servizi:
 - Introduzione di strumenti per la gestione telematica della conferenza di servizi decisoria;
 - Introduzione principio proporzionalità della conferenza di servizi semplificata ed asincrona
 - Fascicolo aziendale e banche dati imprese per gestione Aiuti e semplificazione iter presentazione delle istanze
- **Definizione dei tempi di conclusione del procedimento:**
 - Si definiranno tempi ridotti per la conclusione delle singole procedure
- **Chiarezza della normativa**
 - Si mirerà a realizzare testi unici di settore (commercio ed attività produttive)
- **Concertazione:**
 - Si realizzeranno accordi e convenzioni tra le amministrazioni interessate ai procedimenti identificati, volti a procedimentalizzare e fluidificare gli adempimenti di ognuna entro il singolo iter amministrativo.

11. GOVERNANCE REGIONALE DELLA ZES

Lo schema di DPCM all'articolo 8 già prevede un **sistema di governance della ZES Interregionale** attraverso la costituzione di un Comitato d'Indirizzo composto da: 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.

Tuttavia, anche in base alle risultanze dell'iter di concertazione sviluppato sul territorio lucano, si è deciso di costituire 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) e degli enti locali interessati. Il tavolo composto anch'esso da un massimo di 5 membri, si muoverà in parallelo rispetto al Comitato d'Indirizzo al fine fungere da collante rispetto alle diverse componenti territoriali e di far pervenire correttamente le istanze acquisite, in modo da favorire le integrazioni tra il territorio pugliese e quello lucano ed agire soprattutto sul fronte della valorizzazione dei nessi economici e funzionali esistenti al fine dell'attrazione di investimenti mirati.

Il sistema di gestione strategica della ZES immaginato in Basilicata, potrebbe essere replicato anche nella parte pugliese della ZES, al fine di sviluppare sinergie dal basso e fungere da cerniera di trasmissione da e verso i territori fornendo così un contributo di idee, ma anche rilevando direttamente opportunità e problematiche in tempo reale.

Sul versante della **governance regionale tecnico-amministrativa della zes** la Regione Basilicata ha previsto la definizione un modello organizzativo che vede coinvolti in maniera diretta e pregnante diversi uffici regionali secondo uno schema composito tra organismi fissi e strutture a geometria variabile funzionale a garantire l'efficacia e l'efficienza dei processi.

Attraverso tale modello organizzativo l'Amministrazione Regionale sarà 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 con le figure operative previste dalla L.123/2017 e relativi decreti attuativi (es. Comitato di Indirizzo);
- assicurare il corretto e puntuale coinvolgimento delle strutture amministrative interne alla amministrazione regionale coinvolte nel processo ratione materiae;
- attivare l'adeguato coinvolgimento degli interlocutori istituzionali territoriali coinvolti nei processi di sviluppo (es. Consorzi industriali, amministrazioni comunali);
- 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.

Il modello definito identifica nel sistema organizzativo della amministrazione regionale i seguenti organi:

Organo	Connotazione	Posizione nell'organigramma regionale	Funzioni
Cabina di regia ZES	Gruppo di lavoro tra Dirigenti Generali interessati, con il coinvolgimento del Dirigente della Struttura di missione "Sviluppo zone economiche speciali" e se del caso partecipato da Uffici regionali ed esperti esterni	Struttura di raccordo, riferisce al CICO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fornisce indirizzo al processo; ▪ Sovrintende alle attività operative; ▪ Si rapporta con il rappresentante per la Basilicata nel Comitato di Indirizzo della ZES interregionale; ▪ Agevola il coordinamento tra le strutture regionali ▪ Coordina le attività di relazione con il partenariato economico e sociale
Struttura di missione "Sviluppo zone economiche speciali"	Struttura di progetto ai sensi dell'art. 9 della L.R. n. 12/96 e ss.mm.ii.	Riferisce al CICO e pertanto funzionalmente allocata, come da art. 10 della L.R. n. 12/96, presso il Dipartimento Presidenza della Giunta	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adempie alle funzioni amministrative necessarie per l'implementazione del Piano Strategico; ▪ si relaziona con le strutture amministrative e tecniche del Segretariato dell'Autorità Portuale; ▪ garantisce adeguate informazioni e promuove l'insediamento in area ZES ▪ interagisce con gli uffici regionali interessati; ▪ riceve le istanze degli operatori privati; ▪ agevola, e se del caso istruisce,

			<p>l'attivazione delle procedure autorizzatorie in conferenza dei servizi;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ interagisce con le strutture dedite alla comunicazione esterna; ▪ si relaziona con i soggetti pubblici locali e nazionali coinvolti nel processo attuativo; ▪ monitora il processo attuativo
Tavolo Permanente per la Semplificazione	Struttura partecipata dai Soggetti titolari delle procedure autorizzative connessi agli investimenti in Aree ZES		<ul style="list-style-type: none"> ▪ definisce procedure di accelerazione/semplificazione delle procedure autorizzative ▪ si interfaccia alla Struttura di Missione per la semplificazione/accelerazione delle procedure autorizzative ▪ ha un ruolo di raccordo e scambio di informazioni e buone pratiche tra i Soggetti coinvolti ▪ migliora l'efficienza e l'efficacia dello Strumento Conferenza di Servizi

Attraverso il sistema di governance regionale si favorirà il presidio delle istanze inerenti la ZES, la chiara definizione di responsabilità, ruoli e funzioni, la definizione di tempi necessari per la gestione degli iter procedurali nonché l'espletamento delle attività amministrative necessarie alla gestione ed al completamento degli iter procedurali inerenti le istanze pervenute.

12. AGEVOLAZIONI ED INCENTIVAZIONI CONCEDIBILI DALLA REGIONE BASILICATA

Il sistema produttivo insediato nelle aree rientranti nella superficie ZES assegnata alla Regione Basilicata, oltre ai benefici di natura fiscale previsti dalla L. 123/2017, potrà usufruire di azioni agevolative messe in campo dalla amministrazione regionale e previste all'interno della strategia di sviluppo di impresa.

Le azioni previste potranno avvalersi delle risorse finanziarie a valere sui Programmi Operativi Regionali (FESR, FSE, FEASR, FEAMP) e Nazionali (PON Ricerca e Innovazione, PON Istruzione, PON Imprese e Competitività, PON Governance, PON Occupazione e YEI, PON Inclusione Sociale, PON Cultura) del periodo 2014-2020, sulle risorse del Patto per la Basilicata (FSC 2014-2020) oltre che delle risorse regionali derivanti dalle royalties del petrolio.

Inoltre la Regione Basilicata, con l'intento di rafforzare l'attrazione degli investimenti nelle aree ZES attraverso una specifica pianificazione dello sviluppo industriale attraverso il ricorso agli strumenti di programmazione negoziata, intende formulare una proposta per l'attivazione di un Accordo di Programma Quadro (art. 2, comma 203 della L. n. 662/1996) calibrato sulle dinamiche di sviluppo della logistica regionale. La proposta della regione sarà finalizzata a determinare sul territorio ZES le condizioni per l'attivazione di programmi di investimento produttivi strategici ed innovativi anche tramite l'attivazione

dello strumento del contratto di sviluppo (art. 43 del D.L. n. 112 del 25/06/2008, disciplinato dalla normativa del MISE del 9.12.2014 e ss.mm. per programmi di sviluppo industriale).

12.1 Interventi a sostegno della produzione

Le incentivazioni a favore del sistema produttivo regionale, con un impegno finanziario computabile in circa 175 Meuro, attivabili entro l'anno in corso a scala regionale e con una corsia preferenziale proprio a favore delle imprese insediate nelle aree ZES, riguardano:

- a) il sostegno alle imprese attive, attraverso l'emanazione 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 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.
- 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 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.
- 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 2014-2020 e 9,7 Meuro a valere sulle risorse delle royalties del petrolio.
 - Avviso Pubblico "per l'efficientamento 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 per creare occasioni di incontro per attrarre investimenti 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.

Accanto ai citati incentivi è volontà della amministrazione regionale di verificare le condizioni normative, di concerto con il livello nazionale, per la riduzione dei costi di approvvigionamento energetico attraverso la creazione di una Zona Franca Energetica.

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.

12.2 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 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 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, 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 personalizzate 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. 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.

13. ATTRATTIVITÀ ENERGETICA DELLA ZES INTERREGIONALE BASILICATA. LA ZONA FRANCA ENERGETICA

Dopo la loro istituzione, le ZES italiane si affacceranno sul mercato globale ed entreranno naturalmente in concorrenza tra loro e con le assai competitive altre zone speciali europee ed extraeuropee. Essendo zone tendenzialmente vocate alla produzione e trasformazione di prodotti ed all'erogazione di servizi specializzati, assolutamente centrale diviene rendere competitivi i fattori di produzione e contenere, il più possibile, i relativi costi: uno tra questi, assai significativo, il costo dell'approvvigionamento energetico.

La Basilicata risulta essere la regione italiana che maggiormente contribuisce alla bilancia energetica nazionale. Infatti, le produzioni di olio greggio incidono sulla quota nazionale per circa il 31% pari all'80% circa delle produzioni su terra ferma, mentre quelle del gas naturale incidono per circa il 20% delle produzioni nazionali e del 60% circa su quelle effettuate su terra ferma. A partire dagli anni 90 viene, difatti, espletata, in particolare nel territorio della Val d'Agri (circa 90.000 barili/giorno) a cui si aggiungeranno le estrazioni anche nella Valle del Sauro (circa 50.000 barili/giorno), una ingente attività estrattiva che ha fortemente contribuito al fabbisogno energetico nazionale. Da qui, nasce l'interesse strategico ad inserire direttamente nella ZES l'Area Industriale di Viggiano Grumento.

In linea del tutto generale le risorse petrolifere, in Basilicata, generano ricavi sia per gli operatori privati che per gli enti pubblici (attraverso tasse e royalties).

Le società petrolifere corrispondono allo Stato ed agli enti territoriali:

- le imposte previste per le imprese operanti sul territorio (IRES,IRAP);
- le imposte specifiche per il settore dell'energia e degli idrocarburi (RobinTax (sino al 2015));
- il canone concessorio;
- le royalties calcolate sulla base dell'effettiva produzione.

Tale fiscalità direttamente derivante dall'attività di impresa (IRES, IRAP e Robin Tax (sino al 2015)) è distribuita tra Stato (IRES e Robin Tax) e Regioni (IRAP).

Da un'analisi complessiva dei benefici economici rinvenienti dalle estrazioni petrolifere, condotta sino all'anno 2015, è emerso che ai circa 1,5 miliardi di euro di costi annui sopportati dagli operatori petroliferi corrispondono altrettanti ricavi per l'indotto e da ciò scaturisce un gettito fiscale non inferiore a 500 mln di euro. Occorre inoltre considerare che il Ministero dell'economia e delle finanze ha una partecipazione in Eni (principale player che opera sul territorio) del 30,10% sul totale delle azioni ordinarie, detenuta sia direttamente (4,34%) sia indirettamente tramite Cassa depositi e prestiti s.p.a. (25,76%).

Non trascurabile sono anche le entrate derivanti dal cosiddetto cuneo fiscale, una serie eterogenea di voci costituita da una componente fiscale, prevalentemente IRPEF ed IRAP ed una parafiscale (previdenziale ed assistenziale) che incide per il 47,6% sul costo del lavoro.

A queste vanno aggiunte che dai solo i consumi di carburante registrati annualmente in Basilicata emerge un ulteriore gettito (accise + Iva) non inferiore a 300 mln di euro.

Considerati quindi il gettito complessivo, il costo fiscale del lavoro, i dividendi da partecipazioni societarie e la tassazione al consumo, è possibile ragionevolmente stimare, con largo margine di approssimazione, che

lo Stato riceve mediamente un gettito complessivo pari a 1 miliardo di euro/anno (dato stimato fino al 2015 anno di soppressione della Robin Tax per un valore di circa 115 milioni di euro).

Sulla base delle premesse effettuate, appare sostenibile procedere ad attivare meccanismi di agevolazione distribuiti sul territorio finalizzati nel compensare il ritardo di sviluppo di un'area geograficamente svantaggiata ed attenuare la diffusa percezione di uno sfruttamento indiscriminato delle risorse naturali senza che ad esso corrisponda una concreta e duratura ricaduta sul territorio.

Una possibile proposta consiste nel ridurre il costo delle accise (al netto dell'aliquota minima comunitaria) sui prodotti energetici consumati in Basilicata dai cittadini ivi residenti da almeno un anno e dalle imprese con sede legale e operativa nel territorio regionale.

La proposta, da stime attendibili, in termini strettamente finanziari avrebbe un costo per lo Stato, in termini di minor gettito fiscale, pari ad euro 125 milioni/anno. Se si procedesse a rendere non più deducibili le royalties, vi sarebbe un incremento di gettito almeno pari al costo della misura ipotizzata: quindi una sostanziale invarianza del gettito fiscale. Ciò, senza tener conto dell'ulteriore gettito fiscale che proverrà, ormai a breve, dall'entrata in produzione della concessione "Gorgoglione" (cd. "Tempa rossa"), dalla quale ci si attende un prelievo fiscale complessivo almeno pari a 500 milioni di euro l'anno.

Contestualmente la possibilità di creare una Zona Franca Energetica (ZFE) in Basilicata comporterebbe un beneficio finanziario molto significativo, almeno pari al 20-30% del costo all'utente finale (a seconda) dei prodotti di derivazione petrolifera. Un beneficio non trascurabile che potrebbe cumularsi laddove l'utente consumasse al contempo più prodotti e che si tradurrebbe in un'oggettiva compensazione degli svantaggi competitivi del territorio.

Tale vantaggio potrebbe costituire una proposta di orientamento delle compensazioni ambientali anche per il "dopo petrolio". Essa contribuisce infatti a spostare una parte delle risorse finanziarie rivenienti dalle attività estrattive su altre produzioni.

In definitiva, oltre le misure di agevolazioni proposte per le aree della ZES, contestualmente al processo delineato per la loro istituzione è da sostenere la possibilità di definire per tutto il territorio della Basilicata una Zona Franca Energetica, in modo tale da innescare una serie di favorevoli interazioni ed un positivo cumulo di benefici congiunti.

Questo effetto consentirebbe di incrementare l'appetibilità della ZES Basilicata interregionale, la quale sarebbe la sola, in Italia, a cumulare il beneficio del credito di imposta, già previsto dall'art.5 della legge 123/2017, con quello riveniente dalla ZFE. Avremmo pertanto la ZES con maggiori benefici fiscali di tutto il territorio nazionale, con evidenti ricadute in termini di attrazione di investimenti.

Insomma, è di tutta evidenza che se l'istituzione della ZES Basilicata a valenza interregionale fosse accompagnata dalla contemporanea istituzione della ZFE, ciò produrrebbe importanti e plurimi benefici per ambedue le comunità regionali, lucana e pugliese con un'attrattività "raddoppiata" e con una forte ricaduta in termini di coesione di tutti i territori interessati. Ciò consentirebbe inoltre di risolvere le ancor presenti discrasie economiche esistenti sul territorio, almeno in parte, gli svantaggi sociali ed ambientali rivenienti dalle industrie petrolifera e dell'acciaio, in benefici per chi intende promuovere nuove e diverse attività imprenditoriali.

Si tratterebbe, insomma, se possibile, di uno strumento calibrato per uno sviluppo economico “dopo il petrolio” che, nella sua estensione alla porzione tarantina della ZES, contribuirebbe a preparare il terreno anche per il “dopo acciaio”, intendendosi per ciò la complessiva vicenda dell’Ilva.

14. FASE DI CONSULTAZIONE DEI SOGGETTI PUBBLICI E PRIVATI INTERESSATI DALLA ZES INTERREGIONALE

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.

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 DPCM. 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 governace già previsto dal DPCM (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 DPCM. 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 DPCM. 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 DPCM. 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 DPCM. 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.

II FASE DELLA CONCERTAZIONE

16 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;

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.

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 Jonica, 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.

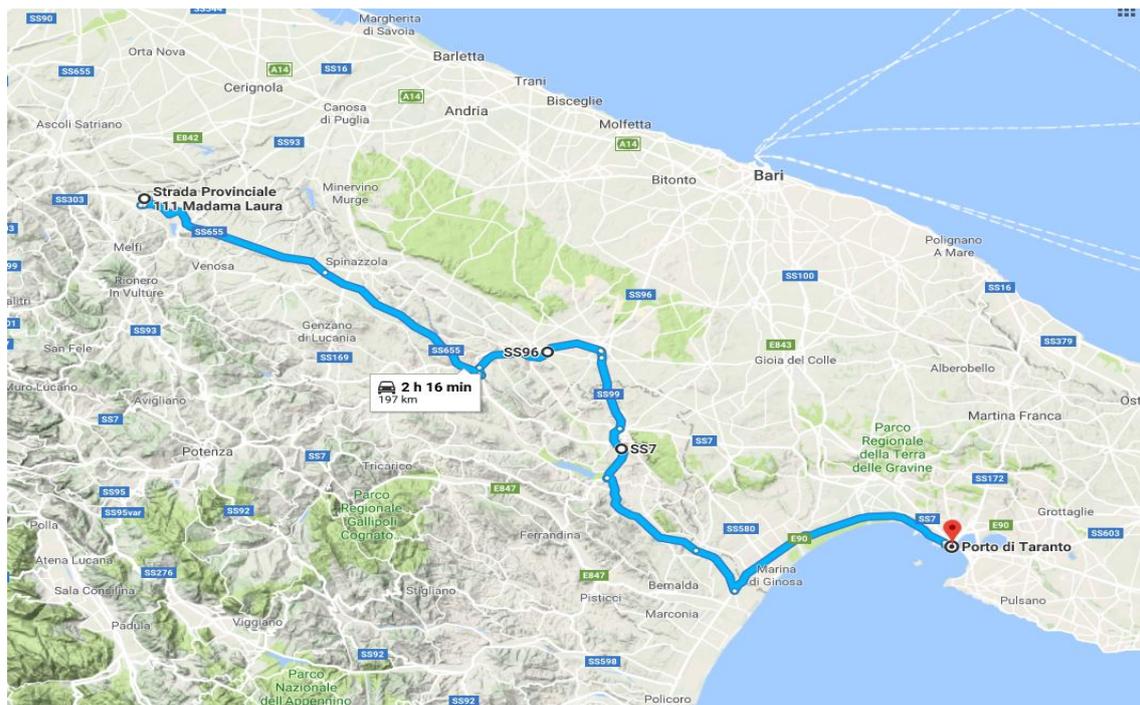
Si riportano in allegato C i Verbali ed i Fogli Presenza di tutti gli Incontri di concertazione realizzati sul territorio.

ALLEGATO A – COLLEGAMENTI POLI LOGISTICI LUCANI – PORTO DI TARANTO. SCHEDE TECNICHE

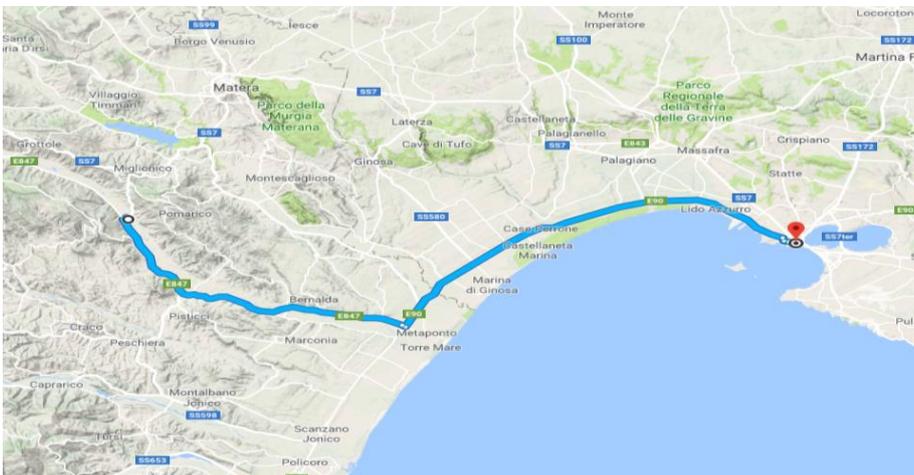
Polo Logistico Zona Industriale di San Nicola di Melfi – Porto di Taranto				
CORRIDOIO STRADALE				
Distanza	197,3 km			
Tempo di percorrenza autovettura	140 min			
Velocità di esercizio media complessiva - veicoli commerciali	84,5 Km/h			
Tempo di percorrenza media complessiva - veicoli industriali (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			
Infrastrutture coinvolte				
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"> ▪ Rete: c – secondaria ▪ Ambito locale extra urbano ▪ 1 corsia per senso di marcia ▪ Limite di velocità = 50 Km ▪ Livello di servizio = capacità (C) ▪ Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 600
S.S. 655	67,1	51	58	B – Strade Extraurbane principali <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rete: b – primaria ▪ Ambito extraurbano ▪ 1 corsia per senso di marcia ▪ Limite di velocità = 90 Km ▪ Livello di servizio = C ▪ Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 650
S.S. 96	23,9	17	21	B – Strade Extraurbane principali <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rete: b – primaria ▪ Ambito extraurbano ▪ 1 corsia per senso di marcia ▪ Limite di velocità = 90 Km ▪ Livello di servizio = C Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 650
S.S. 99	15,4	11	13	B – Strade Extraurbane principali <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rete: b – primaria ▪ Ambito extraurbano ▪ 1 corsia per senso di marcia ▪ Limite di velocità = 90 Km ▪ Livello di servizio = C Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 650

S.S. 7	11,3	8	10	<p>B – Strade Extraurbane principali</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rete: b – primaria ▪ Ambito extraurbano ▪ 1 corsia per senso di marcia ▪ Limite di velocità = 90 Km ▪ Livello di servizio = C <p>Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 650</p>
S.P. 380	22,7	16	20	<p>B – Strade Extraurbane principali</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rete: b – primaria ▪ Ambito extraurbano ▪ 1 corsia per senso di marcia ▪ Limite di velocità = 90 Km ▪ Livello di servizio = C <p>Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 650</p>
S.P. 3	10,5	7	9	<p>B – Strade Extraurbane principali</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rete: b – primaria ▪ Ambito extraurbano ▪ 1 corsia per senso di marcia ▪ Limite di velocità = 90 Km ▪ Livello di servizio = C <p>Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 650</p>
E 90 - S.S. 106	43,1	26	37	<p>B – Strade Extraurbane principali</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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



Polo Logistico di Galdo di Lauria – Porto di Taranto				
CORRIDOIO STRADALE				
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			
Infrastrutture coinvolte				
Denominazione	Distanza [km]	Tempo [min]		Caratteristiche geometriche e di traffico delle sezioni
		Veicoli commerciali	Veicoli industriali	
S.S. 19	3,7	5	5	C – Strada extraurbana secondaria <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rete: C2 ▪ Ambito locale extra urbano ▪ 1 corsia per senso di marcia ▪ Limite di velocità = 50 Km ▪ Livello di servizio = capacità (C) ▪ Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 600
E45 – A2	7,0	6	6	A – Autostrada <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rete: a – primaria ▪ Ambito extraurbano ▪ 2 corsie per senso di marcia ▪ Limite di velocità = 130 Km ▪ Livello di servizio = B ▪ Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 1.100
S.S. 557	83,6	58	72	B – Strade Extraurbane principali <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rete: b – primaria ▪ Ambito extraurbano ▪ 1 corsia per senso di marcia ▪ Limite di velocità = 90 Km ▪ Livello di servizio = C ▪ Portata di servizio per corsia (autoveicoli equiv./ora) = 650
E90 - S.S. 106	71,9	44	62	B – Strade Extraurbane principali <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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

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			
Infrastrutture coinvolte				
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 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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)	
<u>Descrizione linea</u>	
<p>E' 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.</p>	
<u>Caratteristiche tecniche</u>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> – Linea ferroviaria Potenza – Bari (Linea ferroviaria regionale) – Linea ferroviaria Potenza - Foggia – Linea ferroviaria Taranto - Reggio Calabria
Tratte Battipaglia - Potenza	
<u>Descrizione tratta</u>	
<p>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.</p>	

Tratte Potenza - Metaponto
<p><u>Descrizione tratta</u></p> <p>La tratta ferroviaria Potenza - Metaponto è lunga complessivamente 107,107 km e presenta caratteristiche plano-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.</p>

Linea ferroviaria Taranto - Reggio Calabria (tratta lucana)	
<p><u>Descrizione linea</u></p> <p>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.</p>	
<p><u>Caratteristiche tecniche</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lunghezza (km) 30 ▪ Trazione elettrica ▪ Alimentazione corrente continua (3000 V) ▪ Binari 1 ▪ Scartamento (m) 1435 ▪ Peso assiale (ton/asse) 20 ▪ Stazioni 5 ▪ Pendenza massima (‰) 8 ▪ Velocità media (km/h) 44 ▪ Velocità massima (km/h) 130 ▪ Codice linea K156 - K160 ▪ Tipo di traffico (pax/merci/misto) misto 	
TIPOLOGIA	Linea ferroviaria complementare
INFRASTRUTTURE COLLEGATE	– Linea ferroviaria Battipaglia - Metaponto

Linea ferroviaria Potenza - Foggia (tratta lucana)	
<u>Descrizione linea</u>	
<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>	
<u>Caratteristiche tecniche</u>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lunghezza (km) 65 ▪ Trazione diesel ▪ Alimentazione gasolio ▪ Binari 1 ▪ Scartamento (m) 1435 ▪ Peso assiale (ton/asse) 20 ▪ Stazioni 8 ▪ Pendenza massima (‰) 28 ▪ Velocità media (km/h) 54 ▪ Velocità massima (km/h) 105 ▪ Codice linea K 153 - K 154 ▪ Tipo di traffico (pax/merci/misto) misto 	
TIPOLOGIA	Linea ferroviaria complementare
INFRASTRUTTURE COLLEGATE	<ul style="list-style-type: none"> – 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

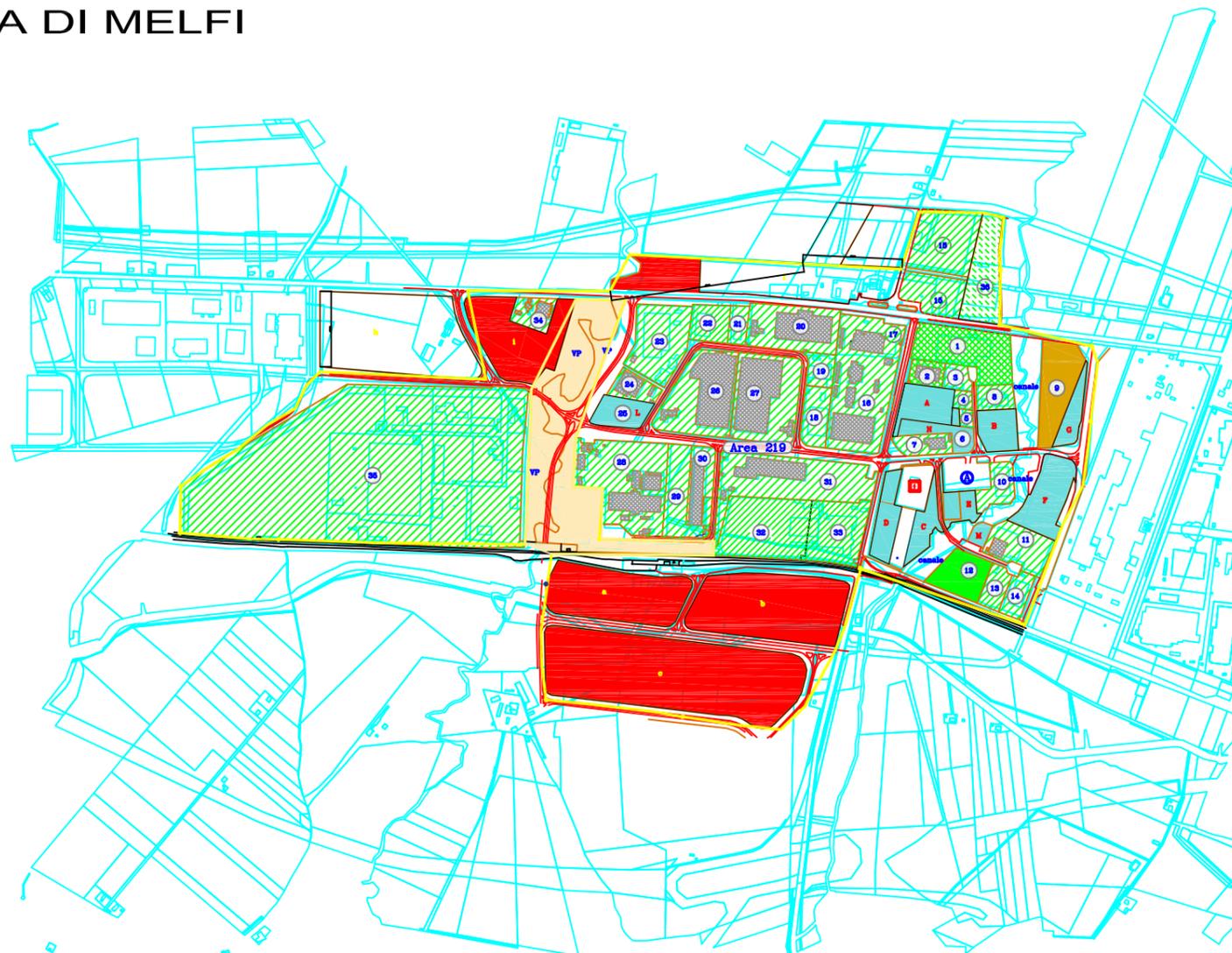
Il completamento della tratta Ferrandina – Matera La Martella - Venusio si inserisce nell’ambito del progetto infrastrutturale e tecnologico della direttrice Adriatica, passante per Bari, ed il suo collegamento alla direttrice Tirrenica, che unisce tra l’altro Potenza e Metaponto via Ferrandina. Tale 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 Miglionic (circa 6,5 km) alle nuove norme di sicurezza.

TIPOLOGIA	Linea ferroviaria complementare
INFRASTRUTTURE COLLEGATE	Linea ferroviaria Battipaglia - Metaponto

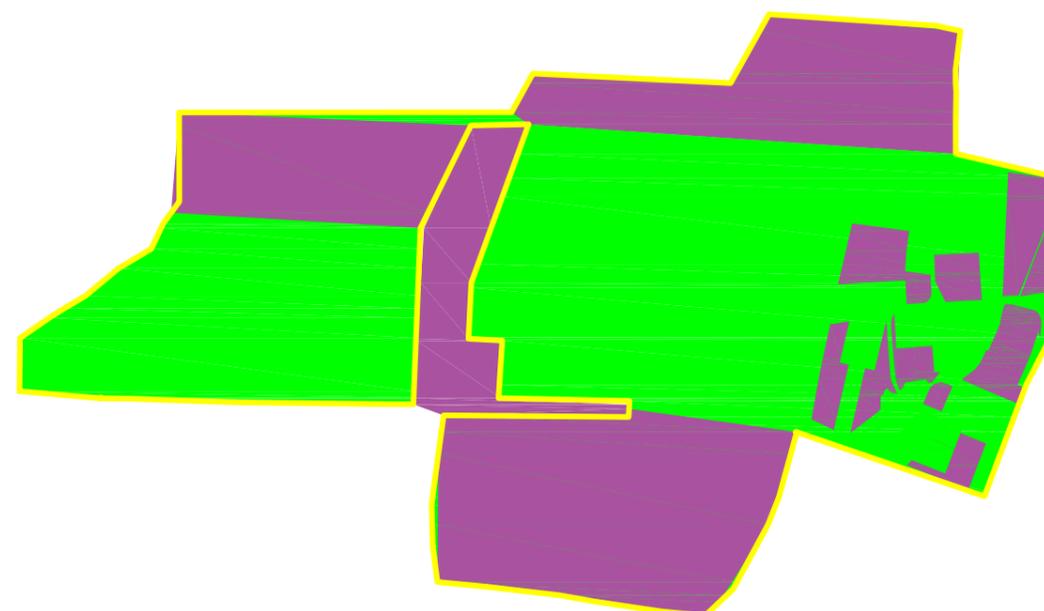
AREA ZES - SAN NICOLA DI MELFI



LEGENDA

LOTTE DISPONIBILI

-  consortili Superficie totale mq 131900
-  da acquisire Superficie totale mq 258400
-  area demaniale
-  con azienda in esercizio
-  con azienda in costruzione
-  con azienda inattiva
-  non utilizzati
-  lotti assegnati di proprietà



-  superficie totale ettari 190
-  superficie area non edificata ettari 85
-  superficie area edificata ettari 105

AREA ZES - VALLE DI VITALBA

SERVIZI E ATTIVITA' TERZIARIE

IMPIANTO DI SOLLEVAMENTO

VERDE ATTREZZATO

Impianto di Depurazione

LEGENDA

LOTTI DISPONIBILI

- consortili Superficie totale mq 4000
- da acquisire Superficie totale mq 213350

LOTTI DISPONIBILI EDIFICATI EX L. 219/81

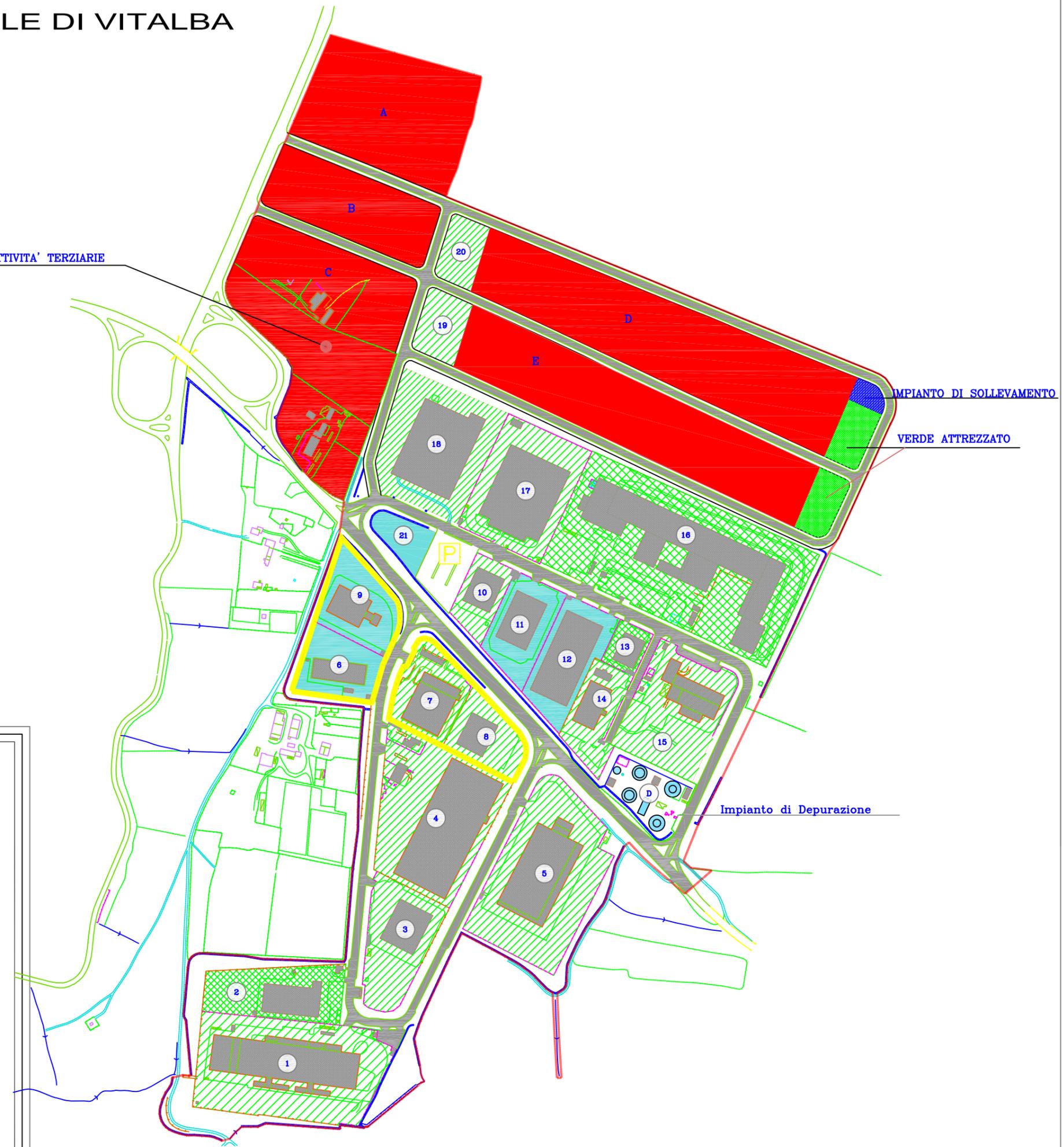
- consortili Superficie totale fondiaria mq 44669
- Superficie totale coperta mq 13660

ASSEGNAZIONI

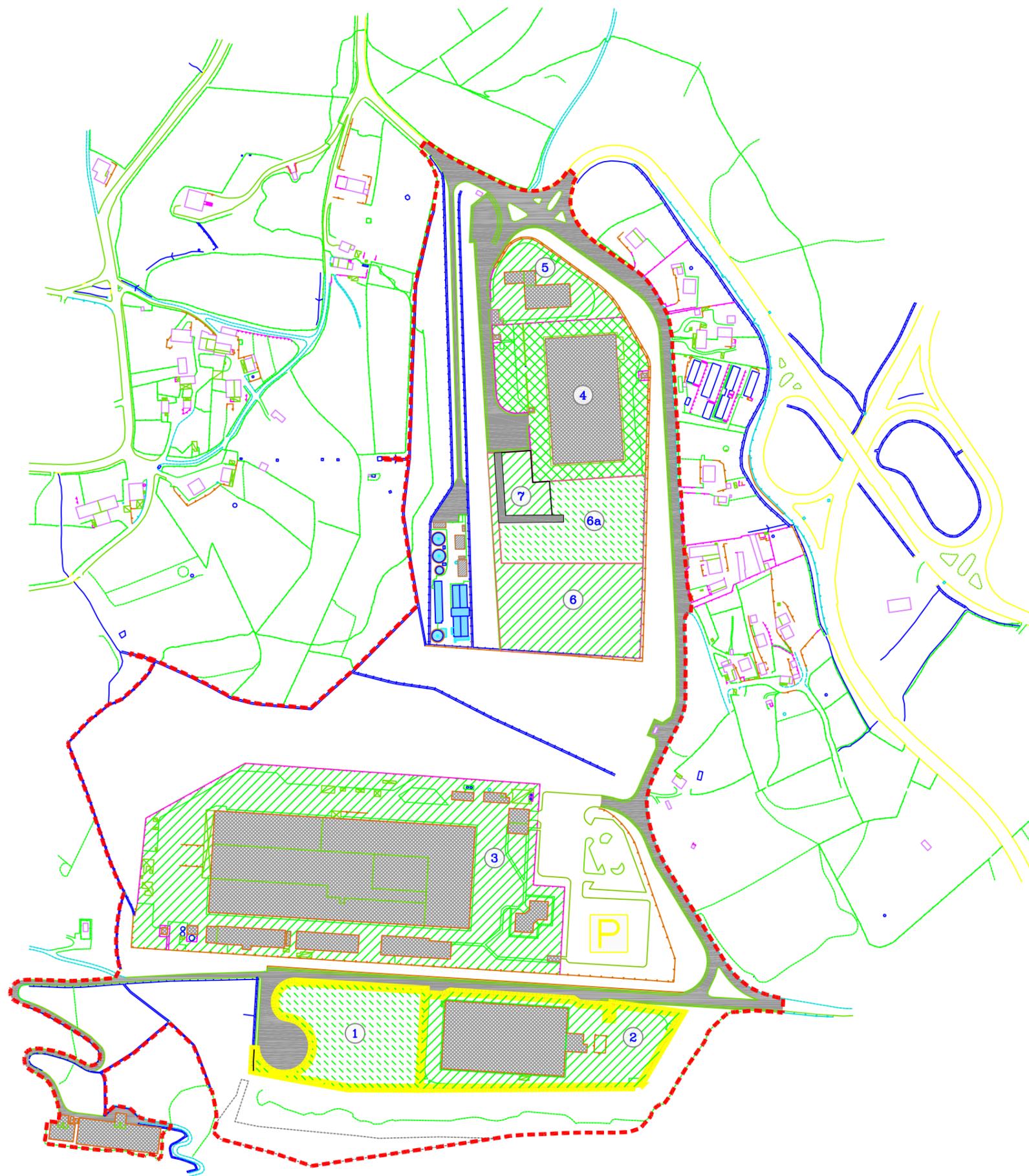


LOTTI TRASFERITI

- con azienda in esercizio
- con azienda in costruzione
- con azienda inattiva
- non utilizzati
- lotti assegnati di proprietà
- area non assegnabile
- Area ZES - superficie totale ettari 5



AREA ZES - BALVANO



LEGENDA

LOTTI DISPONIBILI

- consortili
- da acquisire

ASSEGNAZIONI



LOTTI TRASFERITI

- con azienda in esercizio
- con azienda in costruzione
- con azienda inattiva
- non utilizzati
- lotti assegnati di proprietà
- area non assegnabile
- Area ZES - superficie totale ettari 2,5

AREA ZES - BARAGIANO

LEGENDA

LOTTE DISPONIBILI

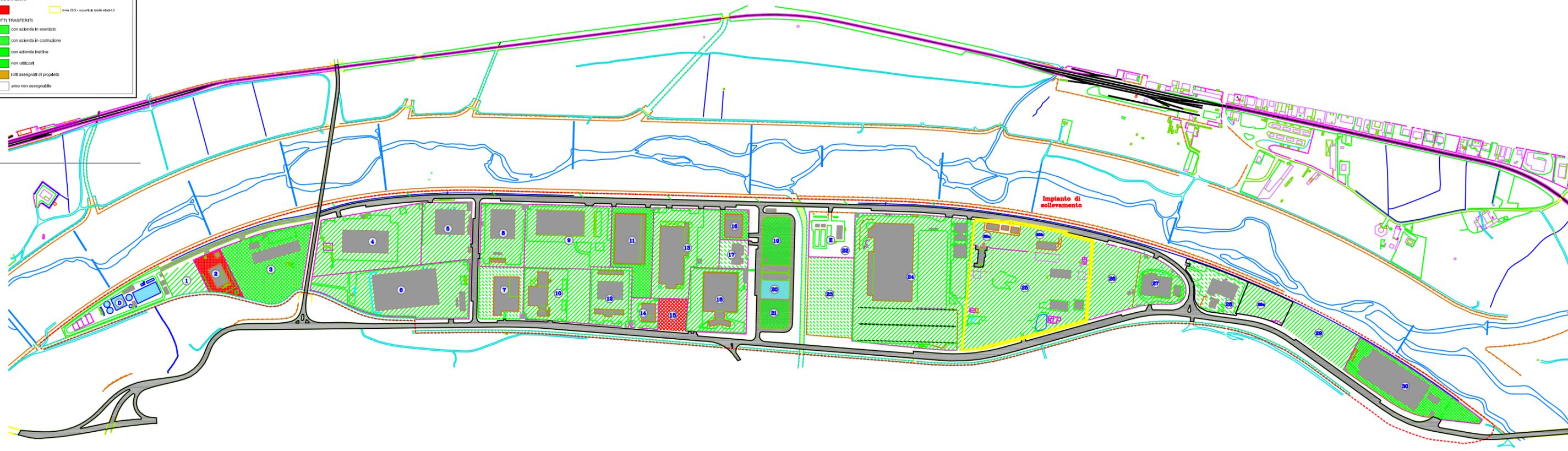
- consorti
- da acquistare

ASSEGNAZIONI

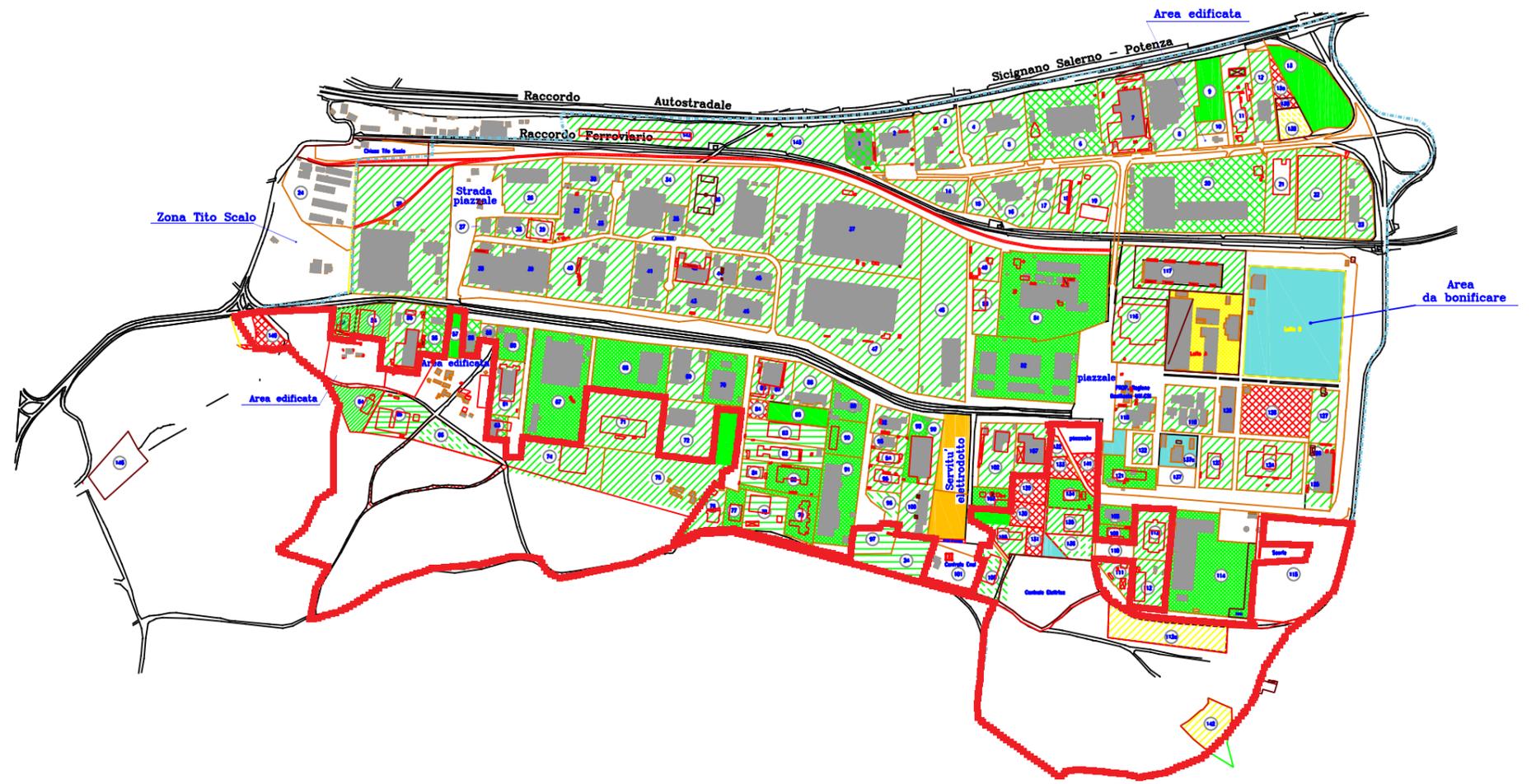
- Area ZES - n. verde 800 20 45 45

LOTTE TRASFERITI

- con azienda in esercizio
- con azienda in costruzione
- con azienda inattiva
- non utilizzati
- lotti assegnati di proprietà
- area non assegnabile



AREA ZES - TITO



LEGENDA

LOTTE DISPONIBILI

- consortili
- da acquisire

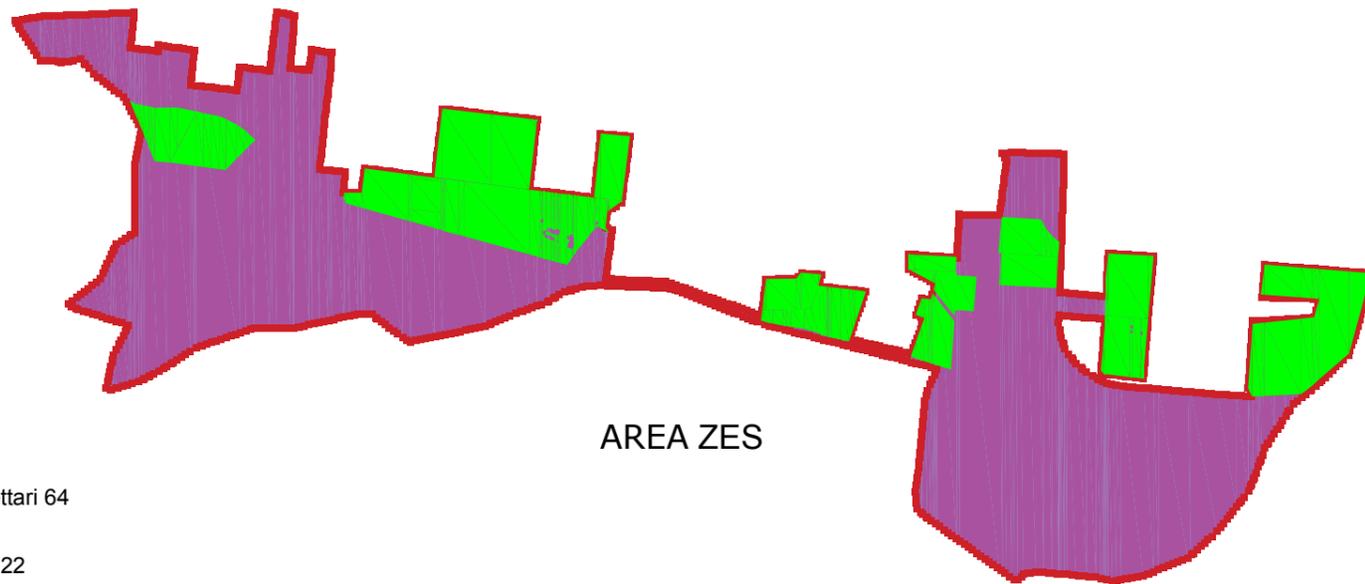
ASSEGNAZIONI



LOTTE TRASFERITI

- con azienda in esercizio
- con azienda in costruzione
- con azienda inattiva
- non utilizzati
- lotti assegnati di proprietà
- area non assegnabile
- verde di P.R.G.

- area non edificata
- area edificata
- superficie totale ettari 86
- superficie area non edificata ettari 64
- superficie area edificata ettari 22



AREA ZES



COMUNE DI MATERA
ZONA INDUSTRIALE DI JESCE

-  AREA INTERESSATA HA 83
-  AREA DA INFRASTRUTTURARE HA 83

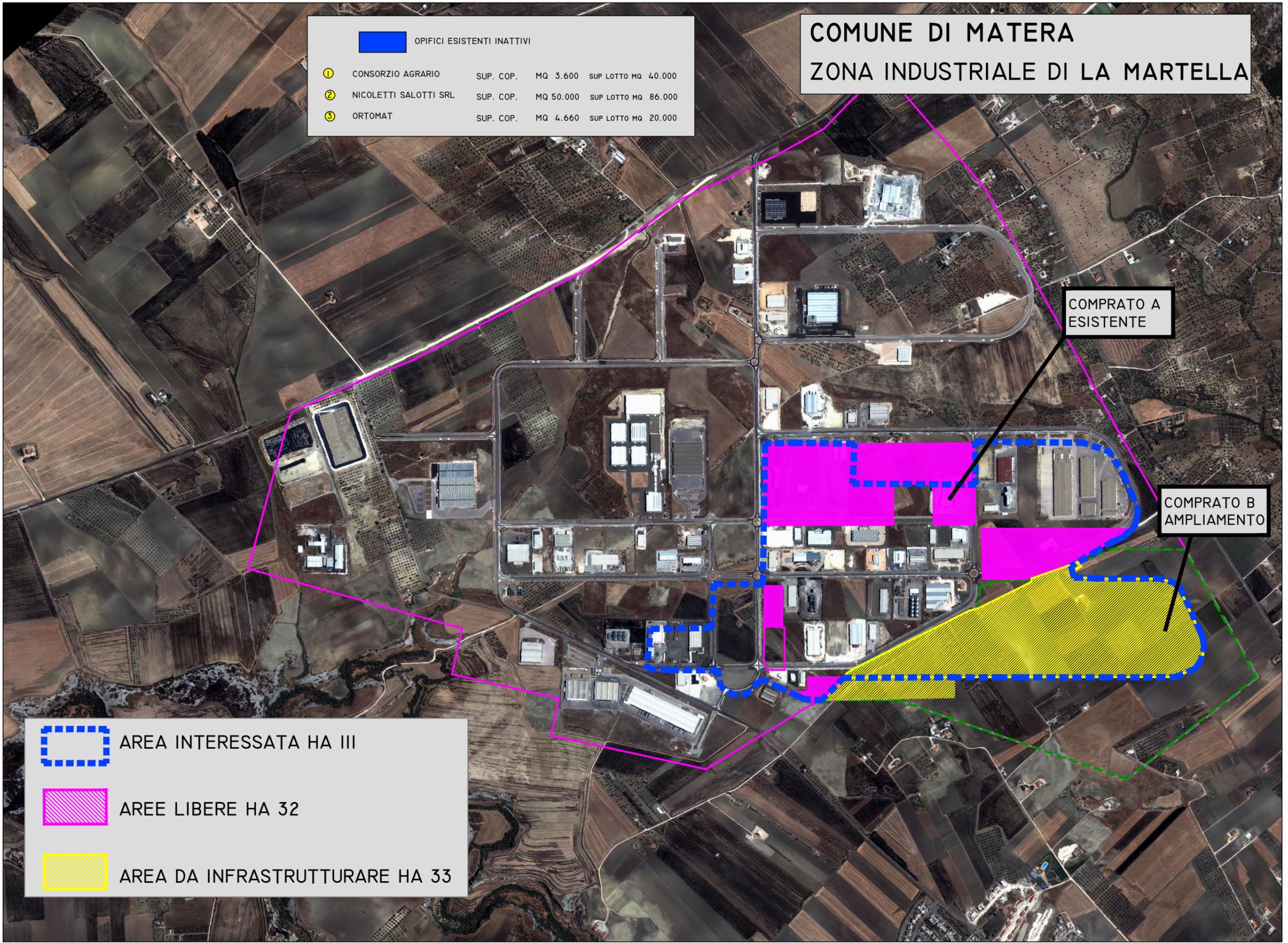
COMUNE DI MATERA ZONA INDUSTRIALE DI LA MARTELLA

		SUP. COP.	MQ	SUP LOTTO MQ
①	CONSORZIO AGRARIO		3.600	40.000
②	NICOLETTI SALOTTI SRL		50.000	86.000
③	ORTOMAT		4.660	20.000

COMPRATO A
ESISTENTE

COMPRATO B
AMPLIAMENTO

-  AREA INTERESSATA HA III
-  AREE LIBERE HA 32
-  AREA DA INFRASTRUTTURARE HA 33





AREA INTERESSATA HA 5

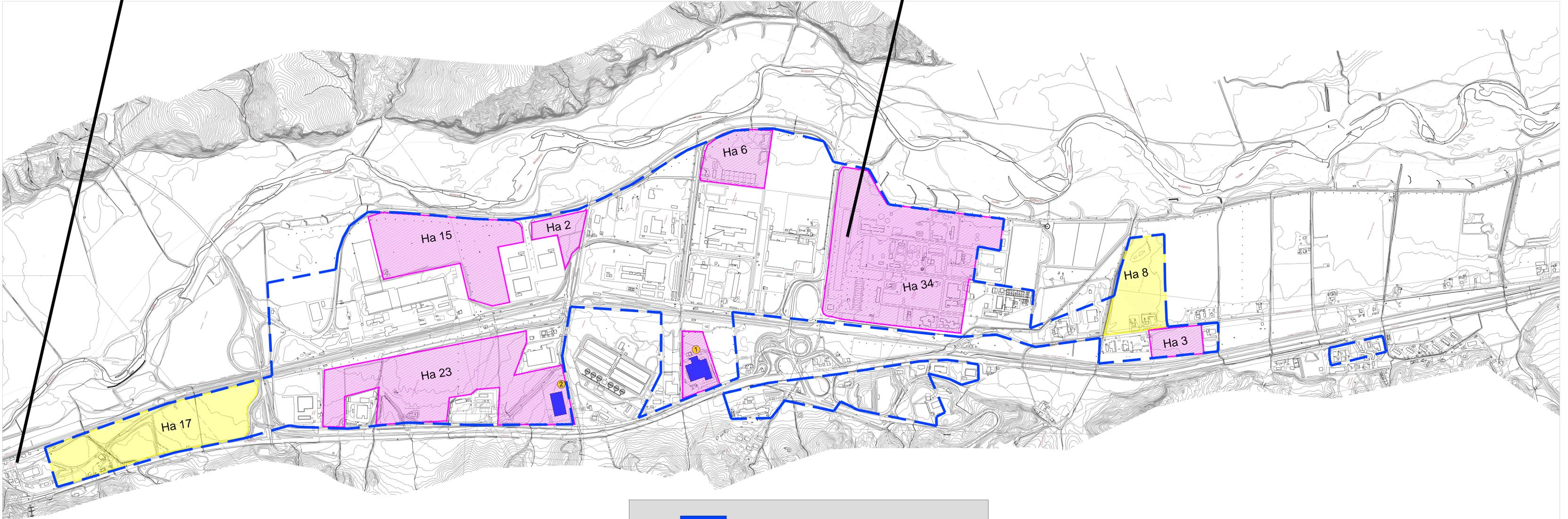
COMUNE DI MATERA
ZONA INDUSTRIALE DI VENUSIO

ZONA INDUSTRIALE DI FERRANDINA

AREA INTERESSATA HA 280
 AREE LIBERE HA 83
 AREA DA INFRASTRUTTURARE HA 25

STAZIONE SF
FERRANDINA

CENTRO
INTERMODALE



	OPIFICI ESISTENTI INATTIVI			
①	EUROFIRMA	SUP. COP.	MQ 7.700	SUP LOTTO MQ 20.000
②	EURO SALOTTI	SUP. COP.	MQ 5.500	SUP LOTTO MQ 20.000

ZONA INDUSTRIALE DI PISTICCI

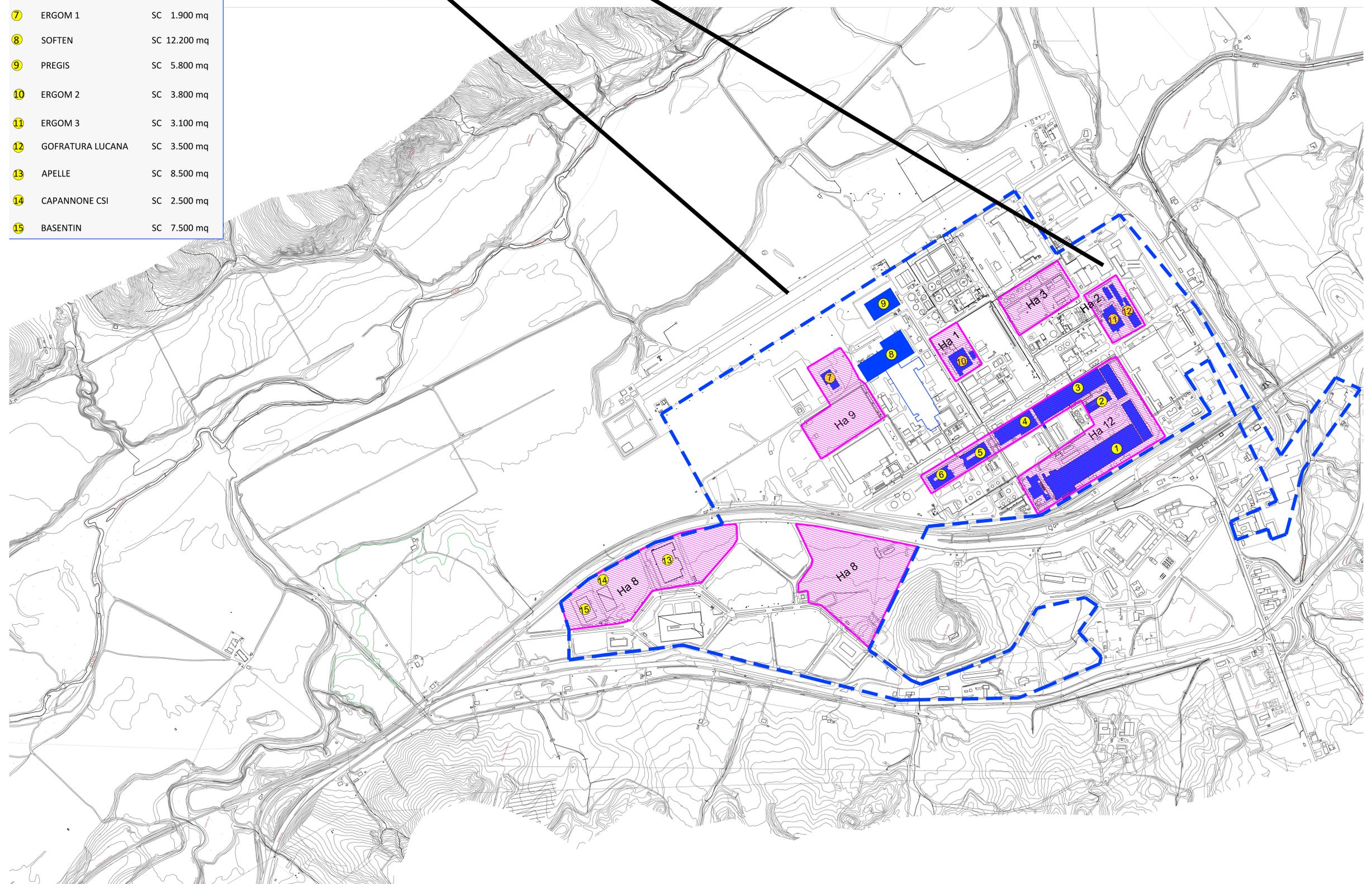
OPIFICI ESISTENTI INATTIVI		
1	SNIA NYLSTAR 1	SC 23.500 mq
2	LABORATORIO CSI	SC 2.400 mq
3	CARBON VALLEY	SC 12.700 mq
4	SNIA NYLSTAR 2	SC 6.500 mq
5	SNIA C2	SC 3.400 mq
6	SNIA C1	SC 3.400 mq
7	ERGOM 1	SC 1.900 mq
8	SOFTEN	SC 12.200 mq
9	PREGIS	SC 5.800 mq
10	ERGOM 2	SC 3.800 mq
11	ERGOM 3	SC 3.100 mq
12	GOFRATURA LUCANA	SC 3.500 mq
13	APELLE	SC 8.500 mq
14	CAPANNONE CSI	SC 2.500 mq
15	BASENTIN	SC 7.500 mq

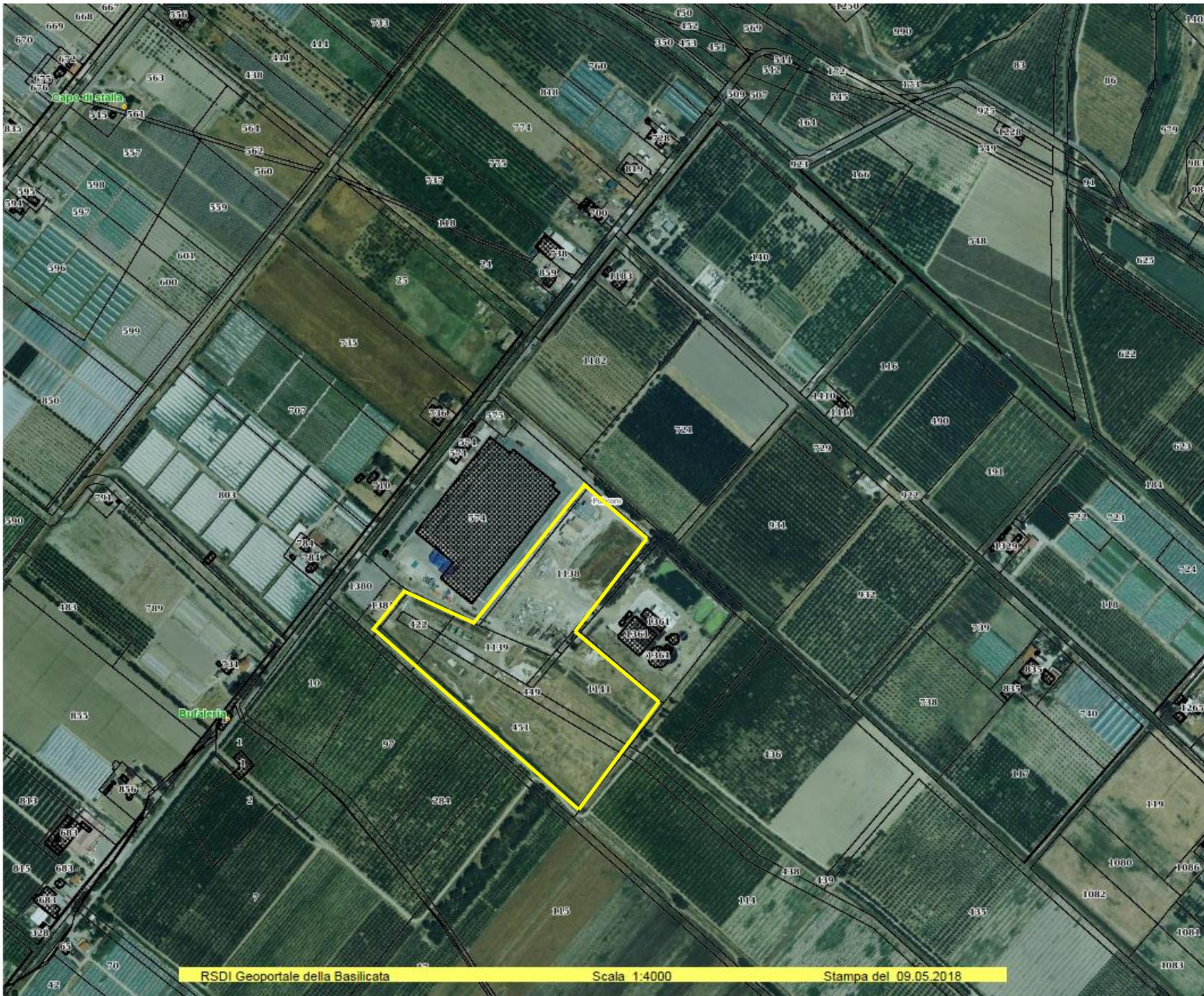
 AREA INTERESSATA HA 170

 AREE LIBERE HA 45

PISTA
MATTEI

TECNOPARCO SPA





Area ZES Policoro

Legenda

- Ortofoto 2013
- foto
- Servizio Catastale aggiornato
- ▣ Fabbricati
- Terreni
- Particelle
- Limiti comunali ISTAT 2011
- ▬ Limiti comunali

Toponimi



Area ZES – Superficie totale 7 ettari

La presente stampa non riveste carattere probatorio e, in ogni caso, ha uno scopo puramente divulgativo e non assume in nessun caso carattere di ufficialità. La Regione Basilicata, inoltre, declina ogni responsabilità riguardo alla precisione metrica dei dati pubblicati e del loro eventuale utilizzo.

Area ZES Scanzano Jonico

Legenda

Ortofoto 2013

foto

Servizio Catastale aggiornato

 Fabbricati

 Terreni

 Particelle

Limiti comunali ISTAT 2011

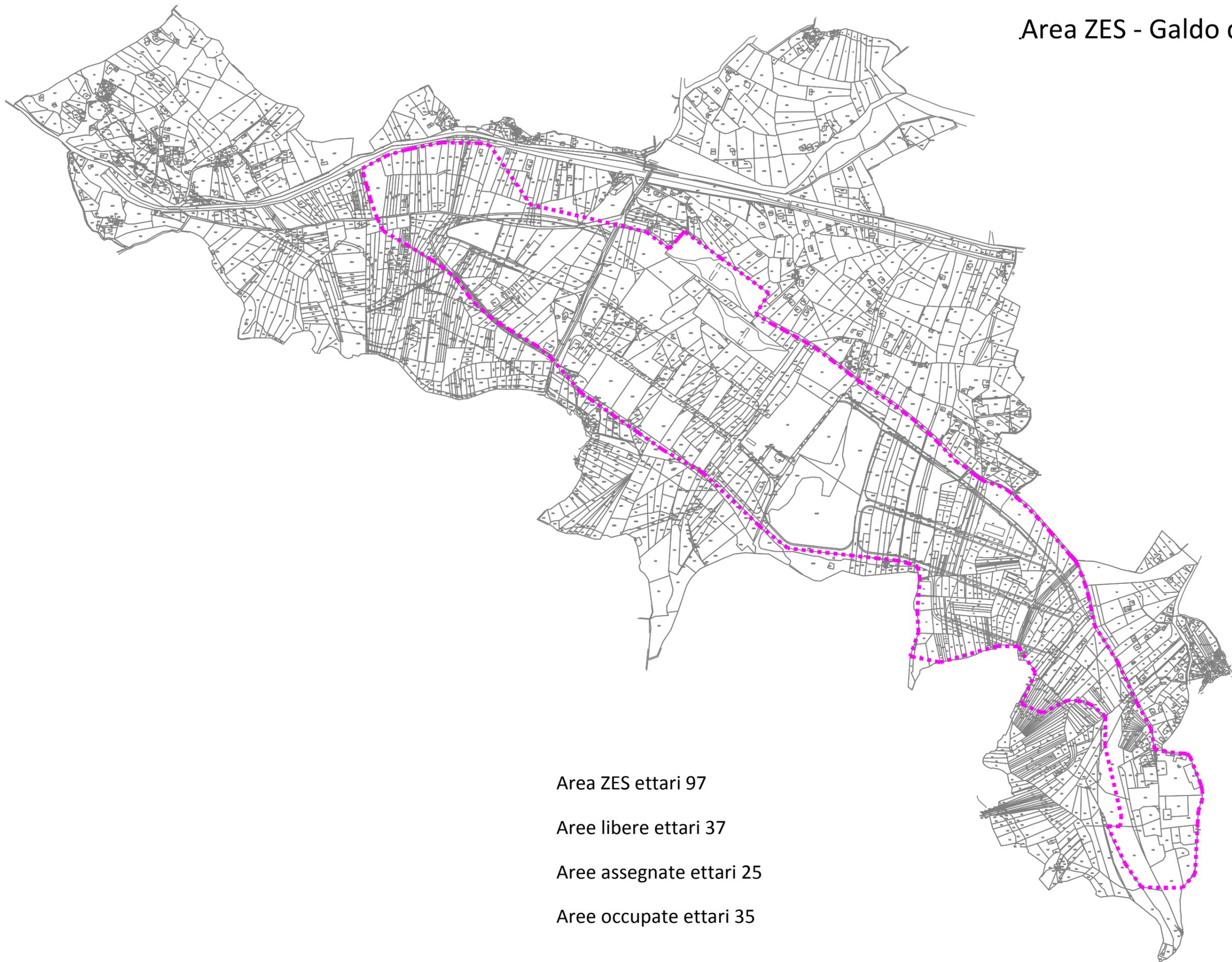
 Limiti comunali

Toponimi



Area ZES – Superficie totale 4 ettari

Area ZES - Galdo di Lauria



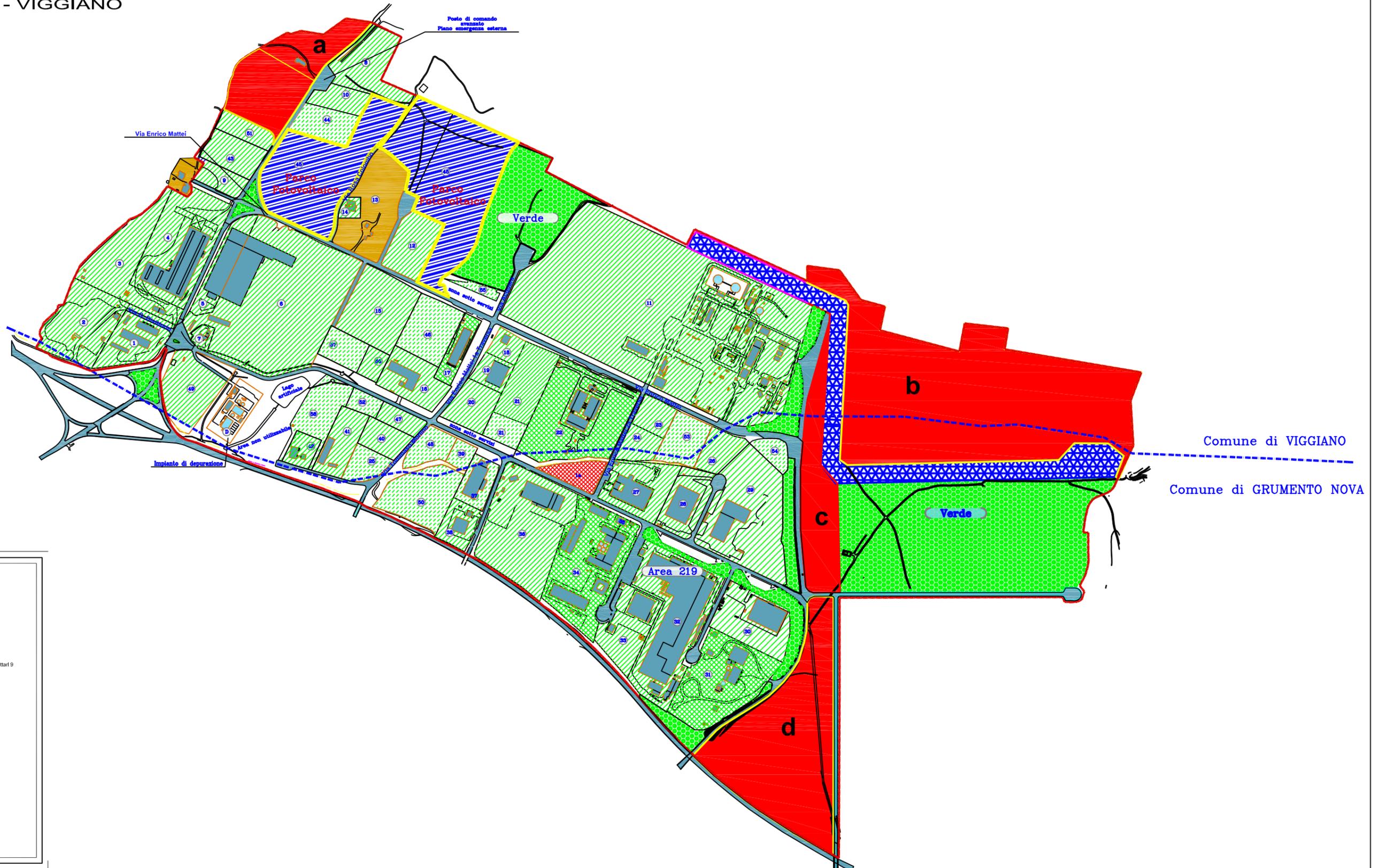
Area ZES ettari 97

Aree libere ettari 37

Aree assegnate ettari 25

Aree occupate ettari 35

AREA ZES - VIGGIANO



LEGENDA

- LOTTE DISPONIBILI**
- consorziati
 - da acquisire Superficie mq 311.100
- ASSEGNAZIONI**
- Area ZES - superficie totale ettari 9
- LOTTE TRASFERITI**
- con azienda in esercizio
 - con azienda in costruzione
 - con azienda inattiva
 - non utilizzati
 - lotti di proprietà
 - lotti in locazione
 - area non assegnabile
- P.R.G. approvato con D.C.R. n. 926 del 15/02/05
- OLEODOTTO Superficie mq 58.123
- area destinata ad energia rinnovabile

LEGENDA

LOTTI DISPONIBILI

- consortili
- da acquisire Superficie totale mq 28500

ASSEGNAZIONI

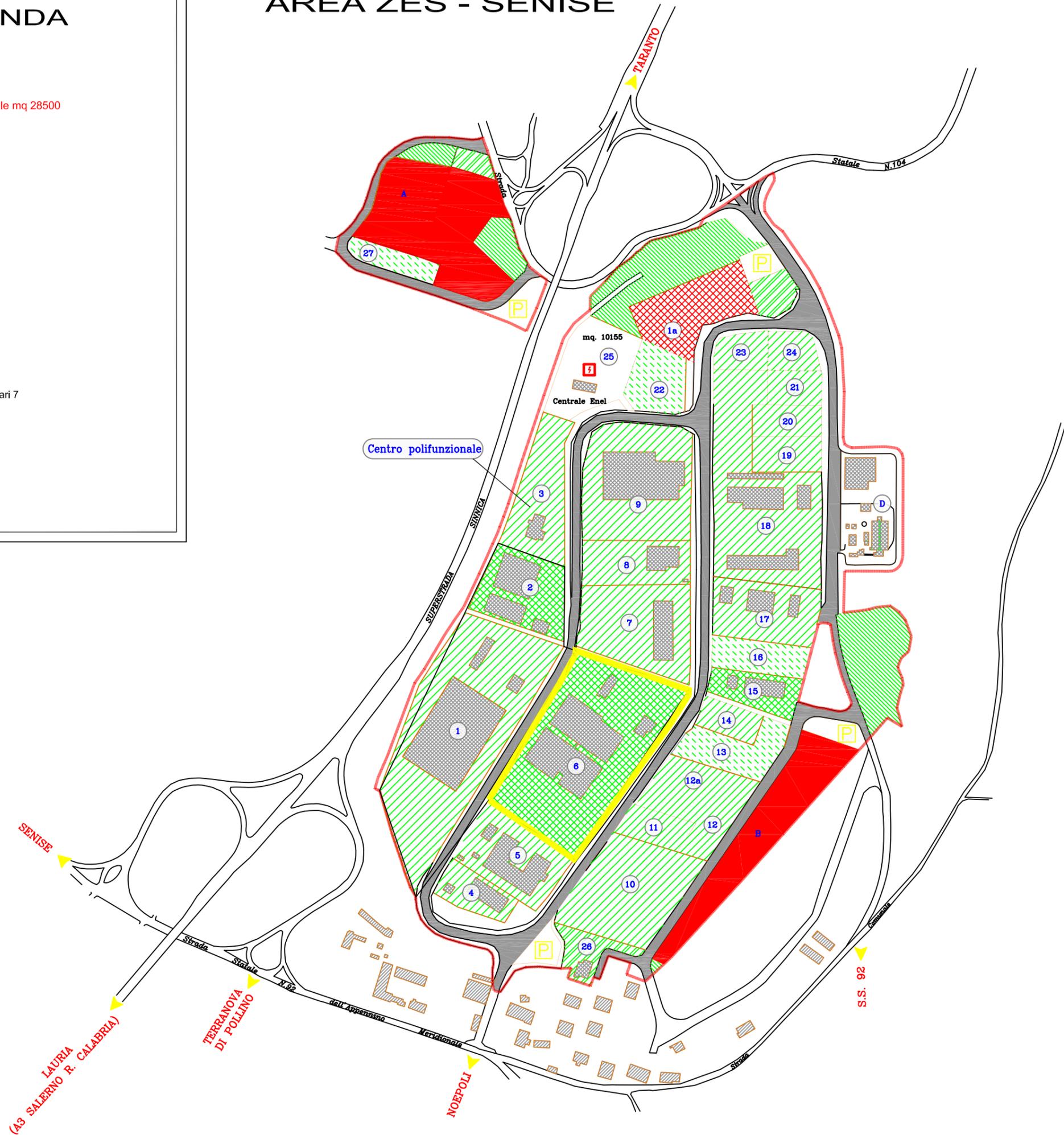


LOTTI TRASFERITI

- con azienda in esercizio
- con azienda in costruzione
- con azienda inattiva
- zona servizi
- area a verde
- area non assegnabile

Area ZES - superficie totale ettari 7

AREA ZES - SENISE





REGIONE BASILICATA

PROPOSTA DI PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO DELLA ZES INTERREGIONALE

16 MAGGIO 2018

PARTENARIATO ECONOMICO

VERBALE DELL'INCONTRO

La riunione è stata promossa dal Dipartimento Politiche di Sviluppo della Regione Basilicata per garantire la fase di consultazione degli attori pubblici e privati interessati dalla ZES ¹e vede la presenza dell'Assessore alle Politiche di Sviluppo, dei Rappresentanti delle Associazioni di Categoria interessate, dei Consorzi Industriali di Potenza e di Matera, dei Componenti del Gruppo Tecnico di Lavoro Regionale sulle ZES .

Alle 17:30 si aprono i lavori.

L'Assessore Cifarelli illustra ai presenti l'exkursus della ZES lucana, ricordando come con la Delibera di Giunta Regionale dello scorso febbraio (DGR n. 143/2018) è stato approvato il documento denominato "Position Paper – Piano di Sviluppo Strategico", frutto del processo di concertazione sul territorio e finalizzato allo sviluppo di istituzione di una ZES Interregionale di concerto con la Regione Puglia.

Tale documento che è da individuarsi come il contributo lucano alla ZES Interregionale Jonica sulla base del quale si è proceduto di concerto con Regione Puglia per l'elaborazione della Proposta interregionale di Piano di Sviluppo Strategico della ZES Interregionale Jonica, ha ricevuto delle osservazioni, sia pure informalmente da parte Ministero per la Coesione Territoriale, soprattutto per quanto riguardava la governace.

Perciò, il Piano attuale che rappresenta l'evoluzione del precedente e corrisponde alle necessita di aggiornamento ed integrazione riscontrate in corso d'opera, nonché di arricchimento 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.

Le integrazioni principali al Piano riguardano:

- 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.

Sulla base di tali indicazioni, si è provveduto ad elaborare una nuova bozza di Piano che nel corso della riunione odierna verrà condivisa con le parti datoriali e venerdì, in due riunioni distinte, con i Comuni e con i Sindacati, al fine di espletare la fase di concertazione prevista.

¹ Ai sensi dello Schema di DPCM concernente l'istituzione delle ZES, discusso in Conferenza Unificata Stato – Regioni in data 5 dicembre 2017.



REGIONE BASILICATA

Perciò, già agli inizi della prossima settimana, qualora la fase concertativa, si concluda con successo, il Gruppo Tecnico di Lavoro provvederà all'elaborazione finale del Piano, per dare immediatamente luogo alle procedure amministrative di presentazione del Piano, che dovrà essere inviato al Ministero della Coesione Territoriale con provvedimenti congiunti delle Regioni Basilicata e Puglia.

Si apre la discussione

Franco Stella (Confapi Matera): ringrazia tanto l'Amministrazione Regionale quanto il Gruppo Tecnico di lavoro per l'ottimo lavoro svolto e soprattutto per l'implementazione "vera" della fase di concertazione che ha portato ad un progetto ZES di lungo periodo, grazie alla visione della Regione Basilicata corroborata dall'interlocuzione con le parti datoriali.

Nicola Fontanarosa (CONFIMI Industria Basilicata): ribadisce come gli elementi indicati nel Piano devono considerarsi come un'effettiva risposta alle vocazioni territoriali. Del resto alcune sollecitazioni giunte dagli imprenditori e recepite nella proposta lo confermano, ad esempio: la possibilità di prevedere la nascita di un polo logistico per l'ortofrutta del Metapontino nell'area dell'ex Centrale del Latte a Scanzano, piuttosto che ricomprendere anche una porzione sul lato destro della Basentana nell'Area industriale di Ferrandina.

Vito Arcasensa (Confindustria Basilicata): in base al processo di evoluzione seguito dal Piano, che ha privilegiato la possibilità di inserimento minimale di ulteriori aree da destinarsi a ZES per privilegiare potenziali investimenti produttivi, rimarca con forza la possibilità di ricomprendere anche l'Area produttiva di San Nicola di Pietragalla, che nata spontaneamente a metà degli anni settanta dalle imprese del territorio che hanno retto alle crisi economiche succedutesi ed ora intendono svilupparsi. Chiede perciò di "ritagliare" qualche ettaro, tra l'altro lungo una delle dorsali principali già ricomprese nel Piano (Melfi – Potenza).

L'Assessore Cifarelli si riserva la possibilità di verificare tale opportunità, manifestando le dovute perplessità in quanto l'area indicata non rientra in una zona industriale e le uniche eccezioni fatte sinora verso tale criterio, riguardano investimenti molto ridotti e puntuali e non l'area *tout-court*.

Caterina Salvia (Lega Coop Basilicata): condivide le affermazioni di Nicola Fontanarosa, soprattutto per quanto riguarda l'inserimento in ZES di Scanzano, al fine di recepire le richieste pervenute dagli imprenditori ortofrutticoli del Metapontino.

L'Assessore Cifarelli ribadisce come il Piano ha cercato di recepire una visione armonica dell'intero territorio regionale, come ad es. nel caso dell'Area Industriale di Senise e di quella di Viggiano.

Nicola Fontanarosa (CONFIMI Industria Basilicata): rileva la sua preoccupazione per un'eventuale sperequazione sui vantaggi amministrativi, fiscali ed agevolativi presenti nelle ZES, che privilegiando le nuove imprese, potrebbero far nascere dissidi con quelle esistenti.

L'Assessore Cifarelli dichiara che anche le aziende già esistenti possono accedere ai vantaggi previsti, mediante la realizzazione di nuovi investimenti, ma tuttavia occorre rendersi attrattivi per nuovi soggetti che vogliono investire in Basilicata.

Franco Stella (Confapi Matera): rappresenta l'opportunità di collaborare sulle ZES con il sistema creditizio, palesatasi durante l'incontro che ha avuto nei giorni scorso l'Autorità Portuale di Taranto e l'Istituto di credito San Paolo.



REGIONE BASILICATA

Renato Zaccagnino (CNA Basilicata): presenta la sua esperienza all'Area Portuale di Taranto che già all'epoca prevedeva grandi potenzialità.

L'Assessore Cifarelli alle 18:30 dichiara chiuso l'incontro.

Allegati:

- Foglio Presenze Partecipanti
- Richiesta di sostegno per l'inserimento nella ZES della zona industriale di san Nicola di Pietragalla.

Associazione Imprese San Nicola

C/da San Nicola 85016 Pietragalla (PZ)

Codice fiscale 96072980764

Spett.le

CONFINDUSTRIA BASILICATA

Via Di Giura-Centro Direzionale-

85100 Potenza (PZ)

Cortese attenzione del Presidente P. Lorusso

e.p.c. al Presidente Vicario V. Arcasensa

e.p.c. al Vice Presidente S. De Biasio

Pietragalla 14 Maggio 2018

Oggetto: richiesta di sostegno per l'inserimento nella (Zes) Zona Economica Speciale afferente alla zona industriale di San Nicola - Comune di Pietragalla.

La Zona Industriale di San Nicola di Pietragalla nasce nella metà degli anni '70 circa, e sorge sulla SS 658 Potenza-Melfi, a soli 15 km circa dalla città di Potenza, a 20 km circa dall'area Industriale di Tito Scalo, vicino alla zona industriale del comune di Atella e sulla direttiva dall'Area Industriale di Melfi.

La zona industriale ospita oltre 70 aziende, che occupano complessivamente circa 250.000 mq (riferimento alla superficie Zes 25 ha) e impegnano circa 400 lavoratori diretti, oltre ai lavoratori indiretti. Le attività svolte dalle aziende sono trasversali e operano in settori dell'edilizia e dell'industria, settore agroalimentare con presenza di filiere nel settore cerealicolo e olivicolo, nei servizi in generale e nel settore del commercio.

Date le sue caratteristiche, in termini di posizionamento geografico favorevole, di capacità imprenditoriali, di importanza economica e sociale per l'area regionale e interregionale, la nostra Associazione ritiene e chiede che la Zona Industriale di San Nicola di Pietragalla possa essere inserita a pieno titolo tra le Zone Economiche Speciali ad alto interesse economico-strategico della Regione Basilicata.

Inoltre, in questa area industriale sono già pronti nuovi lotti idonei a futuri investimenti in quanto già asserviti di opere di urbanizzazioni, al fine di accogliere e iniziare rapidamente nuovi investimenti con nuove imprese, e nuovi investimenti e/o ampliamenti con le imprese esistenti.

Per questi motivi la nostra Associazione presenta istanza per il suo inserimento nelle future Zone Economiche Speciali, con lo scopo di favorire nuovi investimenti regionali, interregionali e internazionali.

Associazione Imprese San Nicola c/da San Nicola 85016 Pietragalla (PZ)

Di seguito riportiamo le previsioni economiche e sociali in otto punti, che potrebbe generare la futura zona Zes.

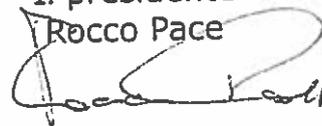
Impatto di previsione economico e sociale.

1. Crescita investimenti.
2. Crescita occupazionale.
3. Crescita competitiva delle imprese.
4. Sviluppo delle risorse umane.
5. Frenata di giovani che emigrano.
6. Crescita export.
7. Incremento degli utili aziendali e redditi dei lavoratori.
8. Incremento efficienza energetica.

Allegato 1: scheda valori massimi superficie Zes per regione.

Fiduciosi di un positivo riscontro, porgiamo cordiali saluti.

Il presidente
Rocco Pace



ZES - Consultazione parti datoriali

Incontro 16 Maggio 2018 ore 17,30

Potenza Dipartimento Sala Simmi

Foglio presenze

NOME	COGNOME	Associazione/altro	Cellulare	E - mail	Firma
CATERINA	SALIDA	AUE ANTA COOPERATIVE ITALIANE DI BASILICATA	366 6572454	C.SALIDA@UEACOPERATIVEITALIANE.IT	
NICOLA	FONTANA ROSA	CONFEMI BASILICATA	329 2122341		
ANTONIO	GERARDI	COMFARTIGIANI	339 4682437	Compartigiani@tin.it	
RENATO	ZACCARINO	CEA	388 8172560	Renato.zaccarino@tin.it	
STEFANO	GIAMMARIA	LE COOP BASILICATE COLDIREM BASILICATE	347/3210374	stefano.giammaria@tin.it	
Guido	Bouffacio	ASI - Potenza	333/8130926	g.bouffacio@compartigiani.it	
Rocco	DICHO	CSI - POTENZA	366/6389275	rocco.dicho@tin.it	
Franco	STELLA	CONFARMATINA		DIASZION@CONFARMATINA.IT	
VIRGINIA	ACQUARATA	"		"	
PASQUALE	CRONCHI	"	345 8207072	"	
Nicola Antonio	SILBO	CONFEDERAZIONE BASILENTINA	329-6204841	n.silbo@confederazionebasilicota.it	
COSIMO	BOUPLMI	CONFEDERAZIONE BASILENTINA	335.1651606	e.stolovini@confederazionebasilicota.it	
VITO	ANCISENSA	"	337-904800	vito.ancisensa@tin.it	
Salvatore Antonio	DeBicario	Confederazione Basilentina	392 0104 618	salvatore.ancisensa@tin.it	
VITTORIO	SIHONCELLI	NRVIP REGIONE BASILICATA	3384666788	vittorio.sihoncelli@tin.it	



REGIONE BASILICATA

PROPOSTA DI PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO DELLA ZES INTERREGIONALE

14 MAGGIO 2018

COMUNI

VERBALE DELL'INCONTRO

La riunione è stata promossa dal Dipartimento Politiche di Sviluppo della Regione Basilicata per garantire la fase di consultazione degli attori pubblici e privati interessati dalla ZES¹, e vede la presenza dell'Assessore alle Politiche di Sviluppo, dei Comuni interessati dalla proposta di Piano, dei Componenti del Gruppo Tecnico di Lavoro Regionale sulle ZES.

Alle 12:30 si aprono i lavori.

L'Assessore Cifarelli illustra ai presenti l'exkursus della ZES lucana, ricordando come con la Delibera di Giunta Regionale dello scorso febbraio (DGR n. 143/2018) è stato approvato il documento denominato "Position Paper – Piano di Sviluppo Strategico", frutto del processo di concertazione sul territorio e finalizzato allo sviluppo di istituzione di una ZES Interregionale di concerto con la Regione Puglia.

Tale documento che è da individuarsi come il contributo lucano alla ZES Interregionale Jonica sulla base del quale si è proceduto di concerto con Regione Puglia per l'elaborazione della Proposta interregionale di Piano di Sviluppo Strategico della ZES Interregionale Jonica, ha ricevuto delle osservazioni, sia pure informalmente da parte Ministero per la Coesione Territoriale, soprattutto per quanto riguardava la governance.

Perciò, il Piano attuale che rappresenta l'evoluzione del precedente e corrisponde alle necessita di aggiornamento ed integrazione riscontrate in corso d'opera, nonché di arricchimento 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.

Le integrazioni principali al Piano riguardano:

- 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 o al fine di attrarre e/o rendere possibili importanti investimenti produttivi nei settori economici individuati come strategici.

Sulla base di tali indicazioni, si è provveduto ad elaborare una nuova bozza di Piano che nel corso della riunione odierna è stata condivisa con le parti datoriali e con i Consorzi industriali mercoledì e che oggi verrà discussa prima con i Comuni e poi con i Sindacati.

Perciò, già agli inizi della prossima settimana, qualora la fase concertativa, si concluda con successo, il Gruppo Tecnico di Lavoro provvederà all'elaborazione finale del Piano, per dare immediatamente luogo alle

¹ Ai sensi dello Schema di DPCM concernente l'istituzione delle ZES, discusso in Conferenza Unificata Stato – Regioni in data 5 dicembre 2017.



REGIONE BASILICATA

procedure amministrative di presentazione del Piano, che dovrà essere inviato al Ministero della Coesione Territoriale con lettera provvedimenti congiunti delle Regioni Basilicata e Puglia.

Si apre la discussione

Enzo Acito (Comune di Matera): si complimenta con l'con la Regione Basilicata per essere riuscita ad inserire la Basilicata nel circolo delle ZES. Inoltre, suggerisce di verificare la possibilità di ampliare la Rete 5G anche le aree industriali di Matera, interessate dalla ZES.

L'Assessore Cifarelli recepisce il suggerimento, impegnandosi a manifestarlo nei tavoli d'interesse in cui è presente in rappresentanza della Regione Basilicata.

Angelo Lamboglia (Comune di Lauria): le ZES devono puntare ad attrarre soprattutto nuovi investimenti esogeni, grazie ad una logistica forte in grado di intercettare i flussi nazionali ed internazionali delle merci. Dichiara perciò un po' di preoccupazione rispetto alla nuova versione del Piano, che ha allargato le ZES a nuove aree, sperando che non si disperda la forza della prima proposta di piano.

Angelo Zizzamia (Comune di Ferrandina): si associa ai ringraziamenti per l'ottimo lavoro svolto, ma anche per il processo di concertazione messo in atto, che ha permesso di recepire, nel caso dell'Area industriale di Ferrandina, le istanze degli imprenditori con l'inserimento della Area posta al lato destro della SS Basentana.

Salvatore De Grazia (Comune di Atella): si compiace per l'inserimento dell'Area industriale di Vitalba in ZES, sia pure per una quota molto limitata in funzione di un investimento puntuale e ringrazia l'Amministrazione ed il Gruppo Tecnico per il lavoro svolto.

Enrico Mascia (Comune di Policoro): ribadisce alcune perplessità rispetto all'effettivo recepimento delle istanze importanti dei Comuni della Costa Jonica, ma condivide la razionalità del Piano finalizzato a favorire i grandi investimenti. Manifesta ancora una volta l'istanza di ricomprendere nel Piano l'Ex Zuccherificio di Policoro, al fine di risolvere un'annosa questione e costituire una valida opportunità per la logistica ortofrutticola del Metapontino.

L'Assessore Cifarelli ribadisce come il Piano ha cercato di recepire una visione armonica dell'intero territorio regionale e per quanto riguarda il Metapontino ha previsto di inserire l'area artigianale di Policoro per il Sito Orogel e l'Area di Scanzano per costituire un polo logistico dedicato all'ortofrutta nel sito dell'Ex Centrale del Latte.

Gianluca Marrese (Comune di Policoro): fa notare che da parte del Metapontino era arrivata la richiesta di potere presentare al tavolo ZES comune. Inoltre per quanto riguarda il sito dell'Ex Zuccherificio ribadisce come pur essendo di difficile soluzione (proprietà condivisa, comprensione dell'area nel Piano d'Ambito) questa meriterebbe particolare ed opportuna attenzione da parte della Regione.

L'Assessore Cifarelli prende atto della richiesta pervenuta dal Comune di Policoro sulla possibilità di inserimento del sito dell'Ex Zuccherificio, tuttavia al di là di una valutazione generale in termini di metodo e di merito, proprio le problematiche specifiche riguardanti il sito (proprietà condivisa, comprensione dell'area nel Piano d'Ambito) ne rendono di difficile, se non impossibile l'inserimento nel Piano.

Infine rende noto a tutti i Comuni presenti ed interessati alla ZES della volontà, rappresentata anche ai Consorzi Industriali, di dover risolvere l'annosa questione della TASI, al fine di non volere continuare a



REGIONE BASILICATA

penalizzare le imprese presenti nelle aree Industriali attraverso una doppia tassazione sul medesimo tributo.

L'Assessore Cifarelli alle 13:30 dichiara chiuso l'incontro.

Allegati:

- Foglio Presenze Partecipanti

ZES - Consultazione Sindaci

Incontro 18 Maggio 2018 ore 12.00

Potenza Dipartimento Sala Simi

Foglio Presenze

NOME	COGNOME	Comune	Cellulare	E - mail	Firma
HICHELE	ROSSI	SENDE	338-4942362	CATIRENAP@Brescia.it	<i>[Signature]</i>
AUGURO	ARTABIANI	LAUREA - SINDACO	348 989059	simoncello@comune.laurea.bs.it	<i>[Signature]</i>
MILINO	RICCIARDI	LAUREA - SINDACO (PD)	346-6047840	hinterkorn@comune.laurea.bs.it	<i>[Signature]</i>
SALVATORE	DE GIACIA	AIELLA	338 2990657	58degano@comune.aiella.bs.it	<i>[Signature]</i>
AUGURO	USCE	FERRANDINA	320-2939319		<i>[Signature]</i>
AUGURO	ZIBBANI	FERRANDINA	3803267294	comune.zibbani@comune.ferrandina.bs.it	<i>[Signature]</i>
ELIZIO	ACITO	VIESTE	329638440	ENZO.ACITO@Brescia.it	<i>[Signature]</i>
Ugo Oberoi	Colucci	BARAGINORO	347-9105322	colucci@comune.baraginoro.bs.it	<i>[Signature]</i>
FRANCESCO SABBATINI	SABBUS	VITO	349 999853	simoncello@comune.vito.bs.it	<i>[Signature]</i>
rossella	Spagnuolo	SEMUSE	389 5161804	simoncello@comune.semuse.bs.it	<i>[Signature]</i>
SAUSOLOE	DE ANGELO	PISTOIA	3398285468	maiea@comune.pistoia.bs.it	<i>[Signature]</i>
ZVIGI	MARROTTA	DIR. UFF. 1.1. Reg. Borsari		largemolle@reg.borsari.bs.it	<i>[Signature]</i>
GINNUNTA	MARRESI	POLICORO	3948229059	gennunta.marresi@comune.policoro.bs.it	<i>[Signature]</i>
Luca	MARSCIA	POLICORO	3357528223	l.marcia@comune.policoro.bs.it	<i>[Signature]</i>
VITTORIO	SIMONCELLI	NRVIP REGIONE	338 1666788		<i>[Signature]</i>



REGIONE BASILICATA

PROPOSTA DI PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO DELLA ZES INTERREGIONALE

14 MAGGIO 2018

SINDACATI

VERBALE DELL'INCONTRO

La riunione è stata promossa dal Dipartimento Politiche di Sviluppo della Regione Basilicata per garantire la fase di consultazione degli attori pubblici e privati interessati dalla ZES ¹, e vede la presenza dell'Assessore alle Politiche di Sviluppo, dei Sindacati, dei Componenti del Gruppo Tecnico di Lavoro Regionale sulle ZES .

Alle 16:30 si aprono i lavori.

L'Assessore Cifarelli illustra ai presenti l'exkursus della ZES lucana, ricordando come con la Delibera di Giunta Regionale dello scorso febbraio (DGR n. 143/2018) è stato approvato il documento denominato "Position Paper – Piano di Sviluppo Strategico", frutto del processo di concertazione sul territorio e finalizzato allo sviluppo di istituzione di una ZES Interregionale di concerto con la Regione Puglia.

Tale documento che è da individuarsi come il contributo lucano alla ZES Interregionale Jonica sulla base del quale si è proceduto di concerto con Regione Puglia per l'elaborazione della Proposta interregionale di Piano di Sviluppo Strategico della ZES Interregionale Jonica, ha ricevuto delle osservazioni, sia pure informalmente da parte Ministero per la Coesione Territoriale, soprattutto per quanto riguardava la governance.

Perciò, il Piano attuale che rappresenta l'evoluzione del precedente e corrisponde alle necessita di aggiornamento ed integrazione riscontrate in corso d'opera, nonché di arricchimento 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.

Le integrazioni principali al Piano riguardano:

- 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 o al fine di attrarre e/o rendere possibili importanti investimenti produttivi nei settori economici individuati come strategici.

Sulla base di tali indicazioni, si è provveduto ad elaborare una nuova bozza di Piano che nel corso della riunione odierna è stata condivisa con le parti datoriali e con i Consorzi industriali mercoledì scorso e oggi con i Comuni interessati.

Perciò, già agli inizi della prossima settimana, qualora la fase concertativa, si concluda con successo, il Gruppo Tecnico di Lavoro provvederà all'elaborazione finale del Piano, per dare immediatamente luogo alle

¹ Ai sensi dello Schema di DPCM concernente l'istituzione delle ZES, discusso in Conferenza Unificata Stato – Regioni in data 5 dicembre 2017.



REGIONE BASILICATA

procedure amministrative di presentazione del Piano, che dovrà essere inviato al Ministero della Coesione Territoriale con lettera provvedimenti congiunti delle Regioni Basilicata e Puglia.

Si apre la discussione

Angelo Summa (CGIL): manifesta perplessità su come l'inserimento in ZES di aree interessate da investimenti singoli, per quanto importanti, rischi di far venir meno la visione strategica complessiva con la possibilità di costruire effettiva vantaggi localizzativi. Lamenta di come non si sia mai data, nel corso del processo, particolare attenzione all'Area della Val d'Agri che merita particolare attenzione in quanto il comparto del "petrolio" insieme a quello dell'automotive rappresentano i due poli industriali principali della regione.

L'Assessore Cifarelli ribadisce come l'Area di Viggiano sia stata inserita, per quanto limitata e rispetto all'unica disponibilità di terreni presenti. Tanto le Aree di Viggiano quanto di Senise sono state inserite proprio perché potenzialmente strategiche rispetto ai nessi economico-funzionali individuati nel Piano.

Giuseppe Amatulli (CISL): Occorre evitare che i benefici riguardino aziende che hanno già avuto molti incentivi nel recente passato. Inoltre, non possiamo perdere l'occasione di rafforzare adeguatamente le infrastrutture già presenti per attrarre davvero nuovi investimenti. E' il caso del Polo intermodale di Ferrandina.

Carmine Vaccaro (UIL): ricorda come nell'illustrazione fatta dal Ministro De Vincenti a Matera, la ZES lucana sia stata illustrata a Ferrandina come il retro porto naturale di Taranto, cui poi si è aggiunta Galdo di Lauria per intercettare le merci del versante tirrenico ed infine alcune aree ulteriori, in base a condizioni specifiche ed a seguito dell'ampliamento della ZES lucana dai 450 ettari iniziali a 1.061. Ciò non di meno, occorre utilizzare la ZES come fattore strategico per un effettivo sviluppo industriale della Basilicata basato su poli logistico-produttivi forti.

Franco Coppola (UIL): condivide in toto l'intervento di Vaccaro, poiché non si può rischiare di disperdere l'opportunità della ZES in un'eccessiva polverizzazione, ma occorre privilegiare le specializzazioni migliori a partire dalla piattaforma di Ferrandina.

Eustachio Nicoletti (CGIL): nota come l'attuale proposta di Piano preme la defiscalizzazione piuttosto che la logistica che costituisce il vero e più importante vantaggio localizzativo, come dimostra l'esperienza di successo delle ZES in Polonia. Nella prima versione si premiava la logistica, che del resto era il punto di partenza della ZES lucana, come esplicitato nello studio propedeutico realizzato da Osservatorio Banche Impresa. Questa eccessiva polverizzazione delle aree e degli investimenti interessati favorisce maggiormente i vantaggi fiscali che quelli rivenienti da una logistica integrata.

L'Assessore Cifarelli fa notare come il Piano odierno 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.

L'Assessore Cifarelli alle 13:30 dichiara chiuso l'incontro.

Allegati:



REGIONE BASILICATA

- Foglio Presenze Partecipanti

