



**REGIONE
PUGLIA**

PIANO STRATEGICO ZES ADRIATICA

AGOSTO 2018

Il presente documento di Piano Strategico è stato redatto in bozza dalla Task Force tecnica regionale composta da:

- Dr. Prof. Aldo Berlinguer (coordinatore)
- Ing. Giuseppe Creanza (ARTI)
- Dr. Giuseppe Moro
- Dr. Prof. Federico Pirro
- Dr. Francesco Scialpi

Revisione finale a cura dell'Agenzia Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione - ARTI

Agosto 2018

1. Executive summary

1.1 Introduzione

Il Decreto “Resto al Sud” assegna alle Regioni il compito di definire proposte di istituzione di ZES sul loro territorio, con un percorso partecipato dagli stakeholder locali che si conclude con l’approvazione da parte della Presidenza del Consiglio di un apposito DPCM. Secondo il comma 2 dell’art. 4 del decreto Resto al Sud *“Per ZES si intende una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un’area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell’11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-t)”*.

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

La Regione Puglia, con i suoi due porti di livello core di Bari e Taranto e il suo inserimento, insieme alla Basilicata, nella ALI Sistema Pugliese-Lucano, è parte integrante di questo processo ed ha deciso di cogliere l’opportunità delle ZES promuovendo la creazione di due differenti Zone Economiche Speciali, una di carattere interregionale che ha il suo baricentro nel Porto di Taranto ed un’altra, oggetto del presente Piano Strategico, incentrata sul sistema dei porti del mar Adriatico.

Il processo di definizione del Piano Strategico della ZES del Mar Adriatico Meridionale ha comportato in particolare un fitto confronto tra l’amministrazione regionale e le parti interessate, a cominciare dall’Autorità di Sistema Portuale competente, coinvolgendo le organizzazioni datoriali e sindacali e le amministrazioni locali, confronto che ha consentito di meglio mettere a fuoco le potenzialità delle singole aree e le relative priorità di sviluppo e di addivenire dunque a una ipotesi di perimetrazione della ZES coerente e largamente condivisa.

In questo capitolo introduttivo si offre una sintesi del Piano, illustrando le scelte effettuate e le motivazioni di fondo che le hanno determinate. Una puntuale illustrazione delle scelte strategiche si trova nel corpo del presente documento, articolato in tre Parti principali:

1. **Parte I - “Il Contesto”**, in cui vengono forniti gli elementi principali che delineano l’assetto regionale in termini di sistemi produttivi, di interscambio commerciale e di infrastrutture;
2. **Parte II - “Il Progetto”**, in cui sono individuati e descritti le aree incluse nella perimetrazione della ZES, i settori di attività economica da rafforzare e promuovere, gli impatti sociali ed economici attesi;

3. **Parte III - “Il Funzionamento”**, dedicata agli aspetti di *governance* della ZES, inclusi i regimi agevolativi e le semplificazioni amministrative.

Completano il Piano una serie di **Appendici** dedicate ad un approfondimento del quadro normativo nazionale, dei sistemi di impresa nelle aree della ZES e degli aspetti normativi relativi alla tassazione IRAP e IUC, nonché alla documentazione del percorso partecipativo di costruzione del Piano Strategico.

1.2 Le opzioni strategiche di fondo

Il tessuto economico e produttivo pugliese si caratterizza, come larga parte del Mezzogiorno d'Italia, per la preponderante presenza di imprese piccole e piccolissime, poco capaci di adeguarsi ai cambiamenti tecnologici e strutturali richiesti dal contesto globale dei mercati, per una presenza limitata di grandi gruppi industriali nazionali e internazionali, spesso soggetti a processi di ristrutturazione che a volte ne mettono a rischio la tenuta, mentre ancora esigua - se non in flessione - è la presenza di aziende di medie dimensioni, più di altre capaci di innovare e di promuovere dinamiche di crescita dell'apparato produttivo locale.

Accanto a questo, si riscontra un quadro di complessiva scarsa adeguatezza delle infrastrutture logistiche e trasportistiche regionali, in relazione soprattutto alla scarsa qualità delle interconnessioni tra il sistema portuale e le altre reti di trasporto (ferrovia, strade, aeroporti) e allo sbilanciamento della rete autostradale e ferroviaria verso la dorsale adriatica, che finisce per penalizzare i sistemi di impresa più periferici e non contribuisce certo al rilancio del ruolo dei porti pugliesi.

Nonostante questi limiti strutturali, per la cui soluzione sono comunque stati attivati ingenti investimenti pubblici, l'economia - anche industriale - della nostra regione sta mostrando negli ultimi anni interessanti segnali di ripresa e un dinamismo che fa ben sperare nella possibilità di un “salto di qualità” negli anni a venire. Un salto di qualità che non deve andare solo nella direzione della crescita puramente quantitativa degli indicatori di performance economica delle imprese e dell'economia regionale nel suo complesso, ma che deve invece configurare uno scenario di “crescita intelligente, sostenibile, e inclusiva” che impatti l'intera società pugliese.

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

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

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

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

Punto di forza della istituenda ZES è la presenza di un articolato sistema di scali portuali, entrati a far parte dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, che si estende dal nord-ovest al sud-est della fascia costiera adriatica e comprendente Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli e Brindisi. I numerosi insediamenti urbani lungo la costa sono stati al contempo causa ed effetto di uno sviluppo socioeconomico spesso di notevole intensità in cui si sono coniugati in alcuni casi fattori endogeni autopropulsivi e rilevanti apporti di risorse giunte dall'esterno.

Sotto questo profilo la regione ha manifestato ormai da lungo tempo una consolidata capacità di attrazione di investimenti provenienti da altre aree del Paese e dall'estero che hanno puntato a valorizzarvi alcune risorse agricole pregiate del territorio e a localizzarvi impianti industriali per la produzione di varie tipologie di beni e servizi destinati non solo al mercato locale e nazionale, ma anche a quelli esteri.

In estrema sintesi, gli obiettivi strategici della istituenda ZES sono quelli di:

- A. **attirare investimenti di grandi gruppi** nazionali o multinazionali che consentano:
 - di **assorbire la mano d'opera in uscita** da settori in crisi o soggetti a pesanti ristrutturazioni, come nel caso dei settori energetico e aeronautico nel polo di Brindisi;
 - di **rafforzare**, in un'ottica di completamento delle *supply chain*, **settori** che dispongono già di una consistente base produttiva, come nel caso dell'agroalimentare, dell'automotive, della logistica e della distribuzione, della farmaceutica, della chimica e dell'aeronautica, variamente presenti nei poli della ZES Adriatica;
- B. **promuovere investimenti da parte delle piccole e medie imprese locali** nei settori di riferimento dell'economia regionale, quali l'agroalimentare, l'automotive, la meccanica, la gomma, il TAC, il legno-mobilia, il packaging, l'ICT, i servizi, la grande distribuzione e il turismo, finalizzati all'innovazione di prodotto, al consolidamento delle *supply chain* e all'espansione dei mercati di sbocco, soprattutto esteri;
- C. **promuovere l'integrazione delle catene del valore** a livello regionale e interregionale, attraverso la valorizzazione e il rilancio del ruolo e delle funzioni di integrazione logistica e produttiva dei sistemi portuali e delle piattaforme e degli snodi logistici regionali.

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

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

1.3 L'architettura multipolare della ZES Adriatica

Pur in un contesto di ampia distribuzione territoriale dei sistemi d'impresa, tipica dei tessuti imprenditoriali in cui predominano le piccole e piccolissime imprese, si sono negli anni consolidati in nell'area adriatica della Puglia alcuni dei principali "poli" produttivi regionali, caratterizzati da un certo grado di specializzazione settoriale, tipicamente centrati sulla presenza di alcuni stabilimenti di grandi imprese nazionali o multinazionali e dal loro indotto di PMI. È il caso in particolare di Bari, con la sua industria metalmeccanica e dell'automotive, di Brindisi, con le sue industrie dei settori chimico, energetico e aeronautico, di Foggia con l'agroalimentare. Questi centri di attrazione hanno a loro volta generato e sviluppato una rete di rapporti e di flussi economici, di merci, prodotti, semilavorati e competenze con il territorio circostante, promuovendo la nascita di una serie di poli minori della manifattura regionale, in settori quali il tessile, abbigliamento e calzature, la meccanica leggera, i mobili, la trasformazione dei prodotti agricoli, i servizi ad alto valore aggiunto, tra cui quelli informatici.

È risultato dunque naturale prevedere, per la costituenda del Mar Adriatico Meridionale, una **architettura per "poli" distribuiti** sul territorio regionale, ciascuno di essi centrato su uno o più sistemi portuali, che fungono da attrattori per i flussi logistici delle merci in entrata e in uscita. Questo disegno è tra l'altro coerente con l'architettura del sistema logistico integrato Appulo-lucano, che di fatto costituisce l'infrastruttura di interconnessione delle due ZES pugliesi.

La ZES Adriatica include dunque i porti di Manfredonia, Barletta, Bari, Brindisi e Monopoli, nonché le aree aeroportuali di Foggia, Bari e Brindisi, e le aree produttive che gravitano intorno ai cinque poli principali di Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce, ciascuno di essi caratterizzato da:

- a) un buon livello di coesione e interconnessione interna, a livello economico e logistico;
- b) un grado significativo di specializzazione settoriale;
- c) un alto livello di connessione fisica e funzionale con uno più porti.

Nella definizione delle aree produttive e commerciali da includere nella ZES, sono state tenute in conto esigenze per certi versi contrastanti, quali quelle di non penalizzare aree sub-regionali che esprimono significative potenzialità di sviluppo e di evitare al tempo stesso una eccessiva frammentazione e

dispersione territoriale delle aree selezionate, cosa che avrebbe vanificato il senso stesso di “zona economica speciale”. Un altro punto di equilibrio su cui si è lavorato è stato quello di coniugare l’esigenza di disporre di sufficienti aree libere da insediamenti preesistenti, e dunque disponibili a nuovi investimenti, con quella di non creare eccessive sperequazioni tra aziende fisicamente contigue, permettendo anche ad imprese esistenti di espandere le proprie attività.

La tabella seguente sintetizza le scelte effettuate.

Polo	Foggia	Barletta	Bari	Brindisi	Lecce
Estensione	446,14 Ha	269,99 Ha	633,49 Ha	941,78 Ha	377,97 Ha
Comuni interessati	Foggia Manfredonia	Barletta	Bari Modugno Bitonto Altamura Gravina Monopoli	Brindisi Fasano Ostuni	Lecce Surbo Galatina Soletto Nardò Galatone Casarano Matino Melissano
Snodi logistici	Porto Manfredonia	Porto Barletta	Porto Bari Porto Monopoli Aeroporto Bari Interporto Bari	Porto Brindisi Aerop. Brindisi	Porto Brindisi Aerop. Brindisi
Settori di riferimento	Aeronautica Agroalimentare Automotive Logistica Meccanica	Agroalimentare Logistica Meccanica TAC	Agroalimentare Automotive Elettromedic. Farmaceutico ICT Logistica Meccanica Meccatronica Mobilio Nautica	Aerospaziale Chimica Energia Farmaceutico	Agroalimentare Meccanica TAC

L’estensione complessiva delle aree individuate per la ZES del Mar Adriatico Meridionale è pari ad **ettari 2.669,37**. Su indicazione della Presidenza della Regione Puglia, una dotazione residua di **ettari 220,22** sarà allocata tramite avviso pubblico. La dotazione finale totale della ZES del Mar Adriatico Meridionale sarà dunque pari ad **ettari 2889,59**.

1.4 L’architettura amministrativa e la governance

L’assenza di una cornice normativa ben definita, dettata dalla mancata emanazione, ad oggi, del secondo DPCM contenente le semplificazioni amministrative a favore delle imprese insediate in ZES, ha portato la Regione Puglia, nell’ottica di evitare potenziali profili di incompatibilità, ad operare scelte mirate ma incisive.

Al fine di rendere maggiormente competitiva la ZES del Mar Adriatico Meridionale, in coerenza con i principi già enunciati nella legge 241/90, si propone una disciplina regionale - che la Regione si impegna ad adottare - a favore delle iniziative imprenditoriali localizzate nelle aree ZES.

Di seguito le proposte più rilevanti:

- utilizzare i **regimi di mera comunicazione o segnalazione di inizio attività** o, comunque, regimi il più possibile semplificati;
- trasferire alla **competenza esclusiva del Comitato di indirizzo** - che la esercita attraverso lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) istituendo presso le Autorità di Sistema Portuale ai sensi dell'art. 18 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 nonché attraverso convenzioni e protocolli con la Regione e/o con le agenzie e/o organismi tecnici statali all'uopo individuati - la **formazione e il rilascio di un'autorizzazione unica (AU-ZES)**, a valle di provvedimenti legislativi che disciplinino tale fattispecie. Ove necessario, il rilascio di autorizzazione amministrativa sostituisce tutte le autorizzazioni/intese/licenze/concessioni/nulla-osta e permessi che comunque debbano essere resi da altri enti (Comuni, Province, Città Metropolitana, Consorzi ASI ecc.), anche attraverso lo strumento della conferenza di servizi (ex lege 241/90). Le procedure semplificate riguardano tutte le attività che si svolgono nelle aree delimitate e individuate come ZES.
- la Regione Puglia si impegna, inoltre, ad **accogliere in toto** tutte le indicazioni in materia di semplificazioni che verranno proposte dal secondo DPCM, come previsto dall'art. 5 del decreto-legge 91/2017.

La Regione Puglia, inoltre, identifica nella **“Struttura di Progetto”** - capitanata dal Dipartimento dello Sviluppo Economico - l'organo unico che collabora al **sistema di governance** della ZES costruito attorno al Comitato di Indirizzo.

1.5 Gli strumenti fiscali e finanziari

Secondo quanto disposto dall'art. 6 lettera g) del DPCM del 25 gennaio 2018 n.12, il Piano di Sviluppo Strategico deve contenere “l'indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni, senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla Regione, nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge”.

Nel solco tracciato dalla previsione normativa, la Regione Puglia propone un sistema di agevolazioni fiscali e finanziarie – articolato su **tre livelli** (UE-Stato-Regione, Stato-Regione, Regione-Comuni-Consorzi ASI) – fondato su **quattro leve-obiettivo: ricerca ed innovazione, competitività ed occupazione, sostenibilità e qualità ambientale, merito e lungimiranza.**

In tabella, le proposte più significative:

I LIVELLO: UE-STATO-REGIONE		
STRUMENTO	DESTINATARI	OBIETTIVO
Contratti di Programma	Imprese di grande dimensione. Possono aderire anche piccole e medie imprese, in regime di contabilità ordinaria.	Finanzia programmi di investimento (ricerca e sviluppo; progetti industriali per lo sfruttamento di tecnologie o soluzioni innovative).
PIA	Medie imprese (sia singolarmente che con eventuale coinvolgimento di	Finanzia progetti integrati con investimenti in ricerca e sviluppo o con l'industrializzazione di risultati derivanti da attività di ricerca già svolte.

	altre PMI).	
	Imprese di piccole dimensioni.	Finanzia progetti integrati (produzione di beni e/o servizi) con investimenti in ricerca e sviluppo e/o in innovazione tecnologica dei processi e dell'organizzazione.
PIA Turismo	Micro, piccole e medie imprese.	Finanzia investimenti per il recupero ed il riutilizzo di strutture già esistenti.
Aiuti agli investimenti delle piccole e medie imprese	Imprese di piccola e media dimensione.	Finanzia investimenti di imprese che operano in alcuni settori (es. manifatturiero, commercio, ICT artigianato).
TecnoNidi	imprese di piccola dimensione (es. <i>start-up</i> innovative).	Agevolazioni per avvio o sviluppo piani di investimento a contenuto tecnologico.
MANUNET 2018	Imprese pugliesi e imprese e centri di Ricerca appartenenti ad altri paesi o regioni.	Finanziamenti per la creazione di progetti innovativi di ricerca e sviluppo transnazionali nel settore manifatturiero.
N.I.D.I.	Soggetti svantaggiati e imprese inattive costituite da non più di 6 mesi (dalla presentazione della domanda).	Finanzia investimenti finalizzati alla creazione di nuove imprese e al ricambio generazionale.
Aiuti per la tutela dell'ambiente – Titolo VI	Micro, piccole e medie imprese.	Agevolazioni per investimenti in: efficienza energetica; cogenerazione ad alto rendimento; produzione di energia da fonti rinnovabili.
Fondo Garanzia PMI	Micro, piccole e medie imprese; liberi professionisti.	Concessione garanzie per finanziamenti.
Estrazione dei talenti	Team di aspiranti imprenditori innovativi.	Finanzia percorsi personalizzati di accompagnamento alla creazione d'impresa.
II LIVELLO: STATO-REGIONE		
STRUMENTO	DESTINATARI	OBIETTIVO
Legge 181/189 per aree di crisi non complesse	PMI in aree di crisi industriale non complesse.	Finanziamento di programmi di investimento per la creazione di nuovi posti di lavoro.
III LIVELLO: REGIONE-COMUNI-CONSORZI ASI		
STRUMENTO	DESTINATARI	OBIETTIVO
IRAP	Imprese in area ZES	Esenzione.
	<i>Start-up</i> innovative presenti su tutto il territorio regionale	Rimborso.
IMU	Imprese in area ZES	Esonero dal pagamento dell'imposta, limitatamente alla quota di pertinenza comunale, per possesso di beni immobili ricadenti nel <i>perimetro</i> della ZES.
TASI	Imprese in area ZES	Esenzione dal pagamento dell'imposta, limitatamente alla quota destinata ai comuni, per possesso e detenzione, a qualsiasi titolo, di aree e fabbricati edificabili ricadenti nel <i>perimetro</i> della ZES.
TARI	Imprese in area ZES	Detrazioni a seguito dell'introduzione della TARI etica.
Spese pratica di istruttoria – Consorzi ASI	Imprese in area ZES	Esenzione dal pagamento delle relative spese d'istruttoria.
Le agevolazioni di competenza regionale e comunale sono soggette a vincoli comunitari, temporali e regolamentari; la loro previsione è puramente indicativa e verrà meglio definita dalle strutture competenti a seguito dell'istituzione della ZES del Mar Adriatico Meridionale.		

PARTE I - IL CONTESTO

2. Il tessuto economico

2.1 L'economia pugliese nel contesto del Mezzogiorno

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

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

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

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

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

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

Sul fronte della domanda interna hanno sostanzialmente tenuto i consumi delle famiglie, con una crescita, nel 2015 rispetto al 2014, di circa 1,5 punti

**Una moderata
crescita
dell'economia
pugliese negli ultimi
due anni**

percentuali, mentre, rispetto agli investimenti, l'analisi degli ultimi 15 anni, tra il 2000 e il 2014, mostra un trend fortemente negativo con un calo da circa 13,9 miliardi di euro del 2000 a 10,5 miliardi del 2014 (ovvero, con una contrazione di 3,4 miliardi di euro).

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

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

Per quanto riguarda le imprese, il rapporto sulla Puglia della Banca d'Italia del 2016 evidenzia che¹:

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

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

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

2.2 Le relazioni commerciali della Puglia nel contesto globale²

2.2.1 L'interscambio delle merci

Nel periodo 1995-2016, le esportazioni di merci del Mezzogiorno sono cresciute di 1,1 punti percentuali, grazie soprattutto alle buone performance di Basilicata, Sicilia e Sardegna. Nel periodo considerato l'andamento del dato è stato comunque molto variabile, con bruschi cambiamenti nei segni e nelle

¹ "Economie regionali - L'economia della Puglia, Numero 16 - giugno 2017", Banca d'Italia

² I dati riportati nel presente capitolo sono tratti dal "Rapporto ICE 2016-2017 - L'Italia nell'economia Internazionale".

dimensioni delle variazioni di quota, una variabilità in larga misura imputabile alle regioni insulari e alla loro specializzazione nel settore degli idrocarburi. Quotando dal Rapporto ICE 2016-2017: *“tra il 2008 e il 2009 si è verificata una contrazione delle esportazioni del 30 per cento circa, la più intensa tra le diverse ripartizioni territoriali. Il recupero dei livelli pre-crisi si è compiuto l’anno seguente e nel 2012 la quota ha superato il precedente livello di massimo. Nel biennio successivo però le vendite di merci sono tornate a diminuire e, nonostante i recenti segnali di ripresa, la quota del Mezzogiorno sulle esportazioni nazionali si attesta oggi su livelli inferiori a quelli del 2000.”*

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

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

Un peso decrescente della Puglia nell’export nazionale

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

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

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

La Puglia si caratterizza per un buon livello di diversificazione del suo export di merci, al contrario della Basilicata

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

All’estremo opposto troviamo regioni come la Basilicata, il cui export è polarizzato su pochi comparti e specifiche tipologie di prodotto; sommando questo dato alla ridotta base di operatori attivi in pochi paesi di sbocco

emerge una maggiore vulnerabilità di questa regione ai cambiamenti e alle crisi di natura globale.

2.2.2 L'interscambio dei servizi

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

Anche le importazioni di servizi sono cresciute a livello nazionale (+5,6%), mentre nel Mezzogiorno, ad eccezione di Campania, Puglia e Sardegna, tutte le regioni hanno registrato un calo dei servizi acquistati dall'estero, contribuendo negativamente alla dinamica aggregata dell'area (-0,9 per cento). La Puglia ha visto in particolare un incremento del 3,5% con un valore assoluto nel 2016 pari a 660 M€.

2.2.3 Apertura internazionale

Il Rapporto ICE 2016-2017 definisce due indici di apertura internazionale delle regioni italiane: il grado di penetrazione delle importazioni (espresso come rapporto tra importazioni di beni e servizi e domanda interna³) e la propensione a esportare, quest'ultima misurata sia come rapporto tra esportazioni di beni e servizi e PIL regionale, sia in termini di valore delle esportazioni per occupato.

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

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

Interessante anche il dato relativo al **numero delle imprese esportatrici** per regione, che vede il Mezzogiorno posizionarsi molto bene in termini di

Una moderata
dinamica positiva
dell'interscambio di
servizi della Puglia

Il livello di apertura
internazionale della
Puglia si colloca
poco sotto la media
delle regioni
meridionali

³ La domanda interna è calcolata sottraendo al PIL regionale le esportazioni e sommando le importazioni di beni e servizi.

incremento 2016-2015 (+0,8% rispetto ad un -0,3% a livello nazionale), un incremento a cui contribuisce anche la Puglia con il suo +3,3% e i 6.133 esportatori presenti nella regione.

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

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

2.3 L'export dei principali settori pugliesi

2.3.1 Aerospazio

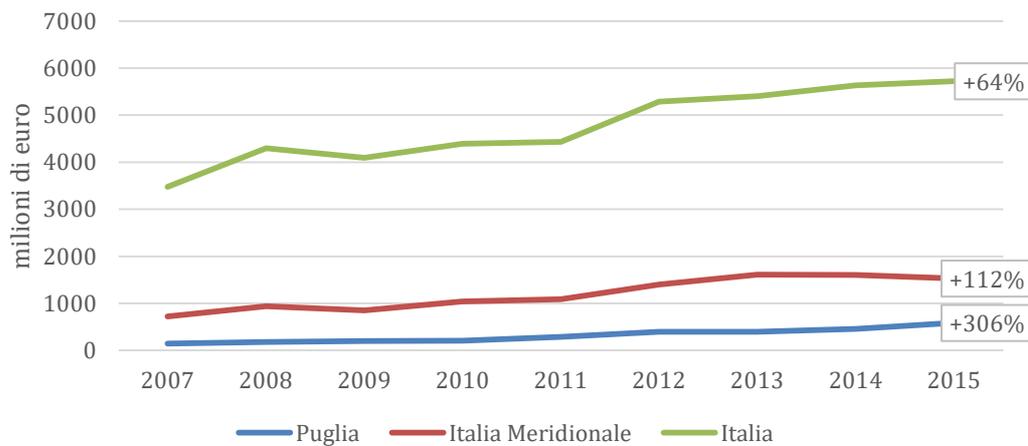
Sulla base delle statistiche ufficiali emerge come quello della produzione degli aeromobili e dei loro componenti sia un settore particolarmente rilevante per le esportazioni regionali. L'indice di specializzazione del settore calcolato guardando al valore delle esportazioni è infatti nel 2005 pari a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

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

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

L'aerospazio
pugliese, un settore
in crescita

Andamento delle esportazioni 2007-2015 nella filiera Aerospaziale⁴ (valori assoluti)



Fonte: Elaborazioni ARTI su dati COEWEB ISTAT

2.3.2 Agroalimentare

Una analisi comparata delle esportazioni del settore agroalimentare nelle quattro regioni della convergenza mostra come il settore in Puglia abbia conosciuto tra il 2009 e il 2013 un moderato incremento, collocandosi in valori assoluti al secondo posto dopo la Campania.⁵

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

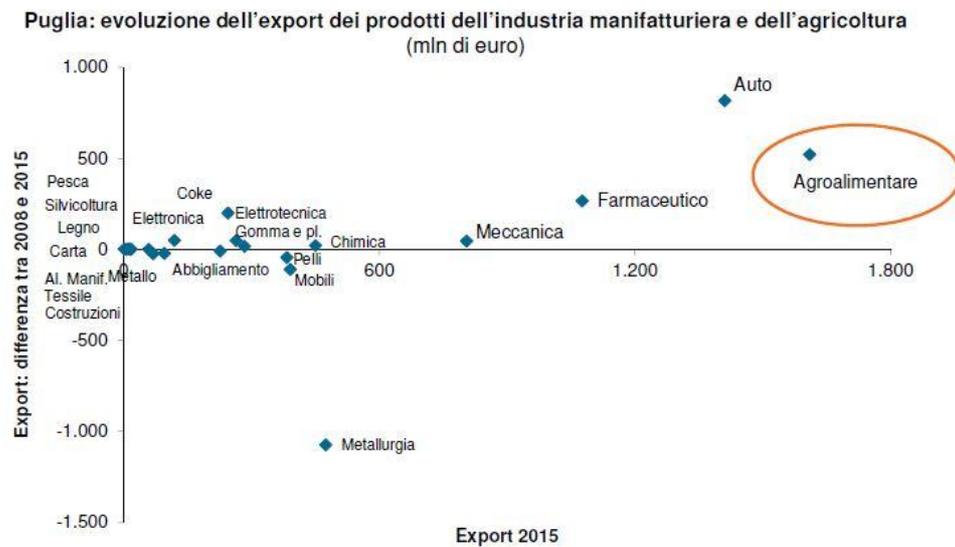
Confrontando i valori delle esportazioni del 2008 e del 2015, emerge come l'agroalimentare (agricoltura più agroindustria) sia il primo settore regionale per valore delle esportazioni e il secondo per crescita:

**Il ruolo trainante
dell'agroalimentare
nelle esportazioni
regionali**

⁴ I dati si riferiscono al Settore C30.3 (Aeromobili, veicoli spaziali e relativi) della classificazione Ateco 2007

⁵ "Piano Export Sud per le Regioni della Convergenza", gennaio 2015

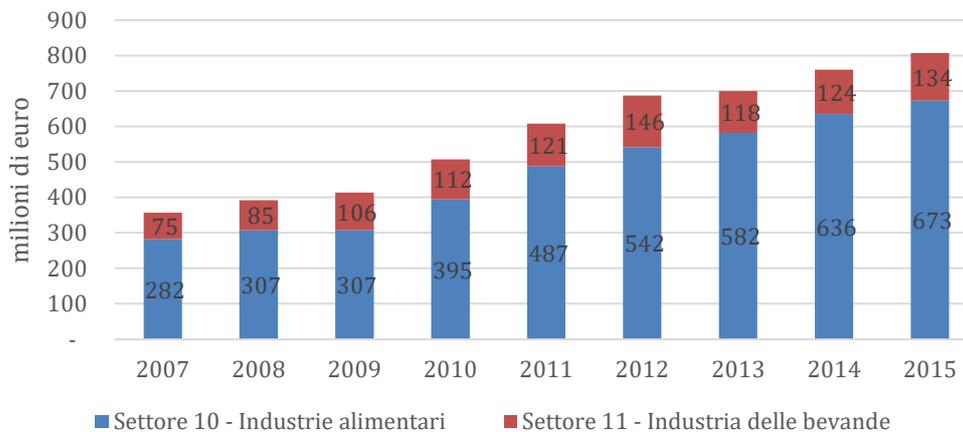
⁶ "L'export in Puglia e nelle sue province", Focus maggio 2016, Servizio Statistico Regione Puglia



Fonte: Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo da dati Istat

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

Esportazioni di merci, settore Agroalimentare (milioni di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT

In termini generali, il settore è caratterizzato da:

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

Dati interessanti emergono dal monitoraggio dei distretti industriali italiani effettuato da Intesa San Paolo⁷: tra i distretti con il calo delle esportazioni più

⁷ "Monitor dei Distretti", Direzione Studi e Ricerche Gruppo Intesa San Paolo, gennaio 2017

elevato in valore assoluto nei primi nove mesi del 2016 troviamo l'ortofrutta del barese (-20,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, imputabile in larga parte alle colture agricole non permanenti, quali ortaggi e meloni).

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

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

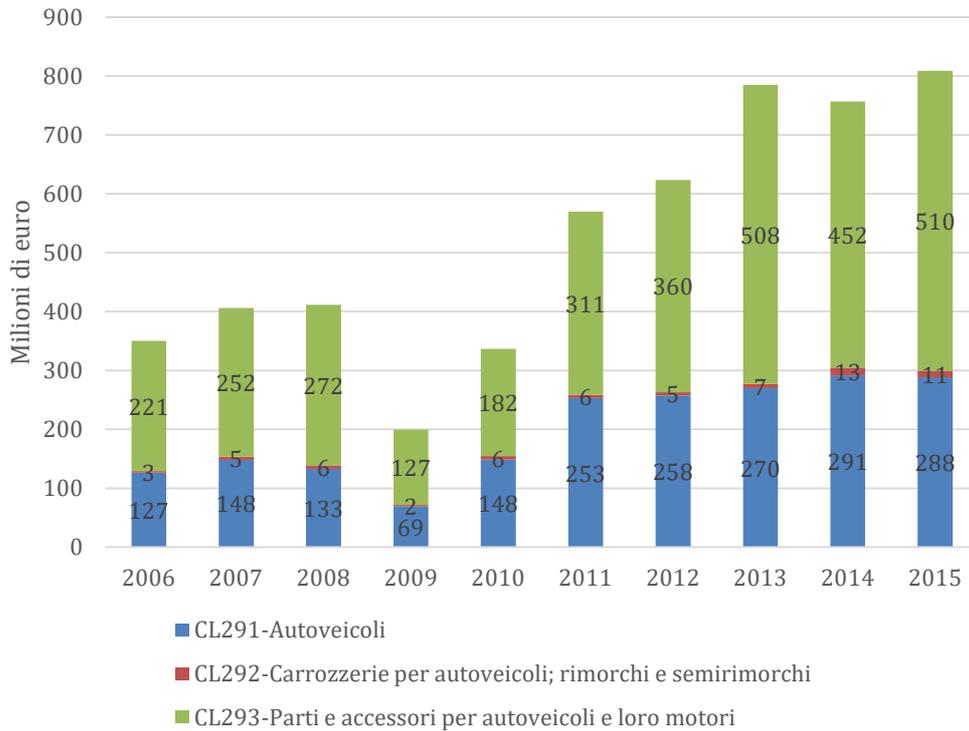
2.3.3 Automotive

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

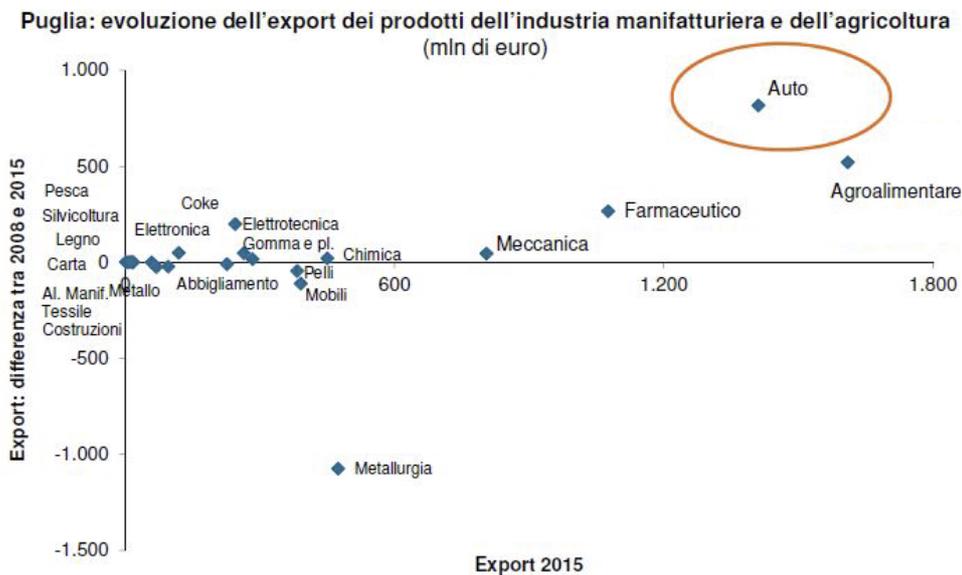
Confrontando i valori delle esportazioni del 2008 e del 2015, emerge come l'automotive rappresenti il secondo settore regionale per valore delle esportazioni e il primo per crescita:

**Le buone
performance del
settore automotive**

Esportazioni di merci, settore Automotive (migliaia di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT



Fonte: Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo da dati Istat

Il monitoraggio dei distretti industriali italiani effettuato da Intesa San Paolo⁸ registra una buona performance della specializzazione “Automotive” del

⁸ "Monitor dei Distretti", Direzione Studi e Ricerche Gruppo Intesa San Paolo, gennaio 2017

distretto della Meccatronica del barese, con una variazione percentuale nominale delle esportazioni nel 2015 pari a +124.

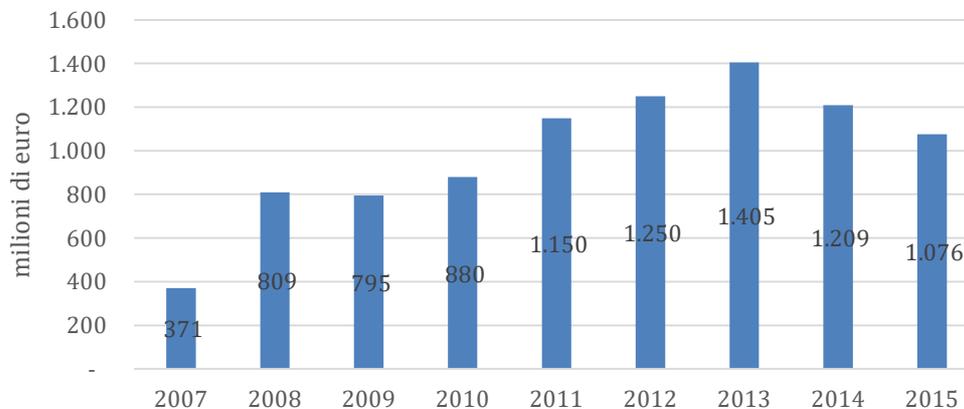
Distretto	Specializzazione	Export nominale 2015 (milioni di euro)	Variazione % nominale 2015	Variazione tendenziale nominale gen-set 2016	Rilevanza distretto nella provincia
Meccatronica del barese	Automotive	537	124	1	11,6

2.3.4 Farmaceutico

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

Il farmaceutico guida l'export high tech regionale

Esportazioni di merci, settore Farmaceutico¹⁰ (milioni di euro)

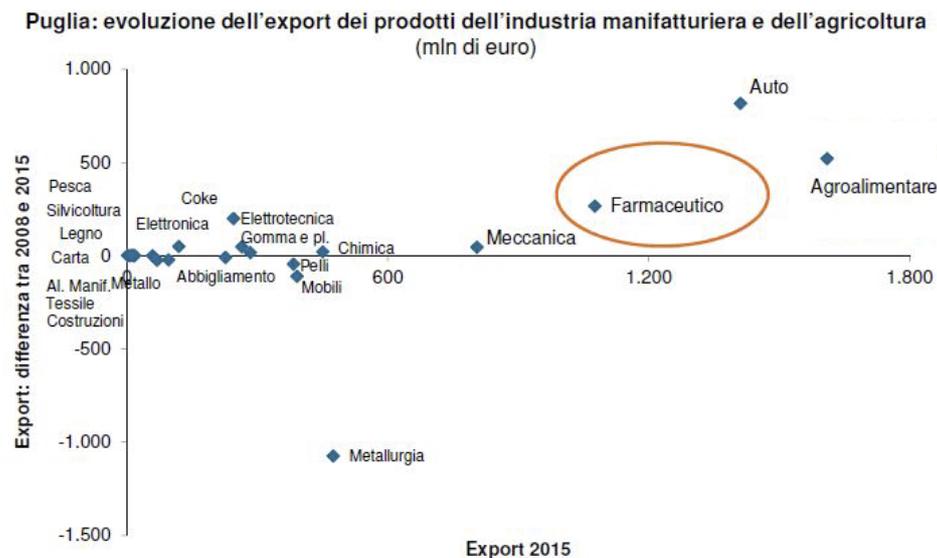


Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT

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

⁹ "L'export in Puglia e nelle sue province", Focus maggio 2016, Servizio Statistico Regione Puglia

¹⁰ I dati si riferiscono al settore Settore 21 (Fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e di preparati farmaceutici) della classificazione Ateco 2007



Fonte: Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo da dati Istat

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

Significativo il dato provinciale: Bari è al quinto posto a livello nazionale e al primo nel Sud nel 2016, con un valore di 1.044 milioni di Euro, pari al 4,9% del totale farmaceutica nazionale, al 31,4% del totale manifatturiero provinciale e al 91,4% delle esportazioni hi-tech provinciali.¹¹

2.3.5 Mobili

Nel 2015, le aziende afferenti al codice ATECO C31 "Fabbricazione di mobili" ha complessivamente esportato per un valore di 391 Milioni di Euro, pari allo 5,4% del totale delle esportazioni del settore manifatturiero, con una incidenza sul totale nazionale di settore del 4,2% (era il 4,1% nel 2014). Dopo la stagnazione degli anni 2012-2014, il trend delle esportazioni è positivo (+10,1% nel 2015 rispetto al 2014), più alto della media dell'Italia meridionale e insulare e di quella nazionale (rispettivamente +9,0% e +6,5%).¹²

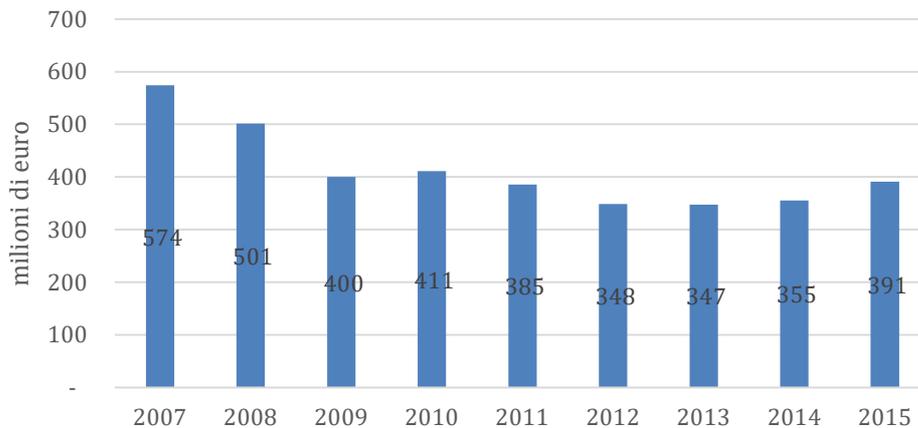
Confrontando i valori delle esportazioni del 2007 e del 2015, emerge come il settore dei mobili abbia subito un notevole ridimensionamento nel valore delle stesse, passando da circa 574 milioni di euro a circa 391 (-32%).

**Segnali di ripresa
dell'export di mobili**

¹¹ "Indicatori farmaceutici", Farmindustria Centro Studi, Giugno 2017

¹² "L'export in Puglia e nelle sue province", Focus maggio 2016, Servizio Statistico Regione Puglia

Esportazioni di merci, settore Mobili (milioni di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT

2.3.6 Tessile e abbigliamento

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

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

Una analisi comparata delle esportazioni del settore TAC nelle quattro regioni della convergenza mostra come il settore in Puglia abbia conosciuto tra il 2011 e il 2013 una lieve flessione, collocandosi in valori assoluti al secondo posto dopo la Campania.¹³ Anche i dati ISTAT elaborati dalla Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo confermano una sostanziale stasi delle esportazioni del settore tra il 2008 e il 2015.

Nel 2015, le aziende afferenti ai codici ATECO CB13 "Prodotti tessili", CB14 "Articoli di abbigliamento" e CB15 "Articoli in pelle e simili" hanno complessivamente esportato per un valore di 0,669 Miliardi di Euro, pari al 9,3% del totale delle esportazioni del settore manifatturiero, con una

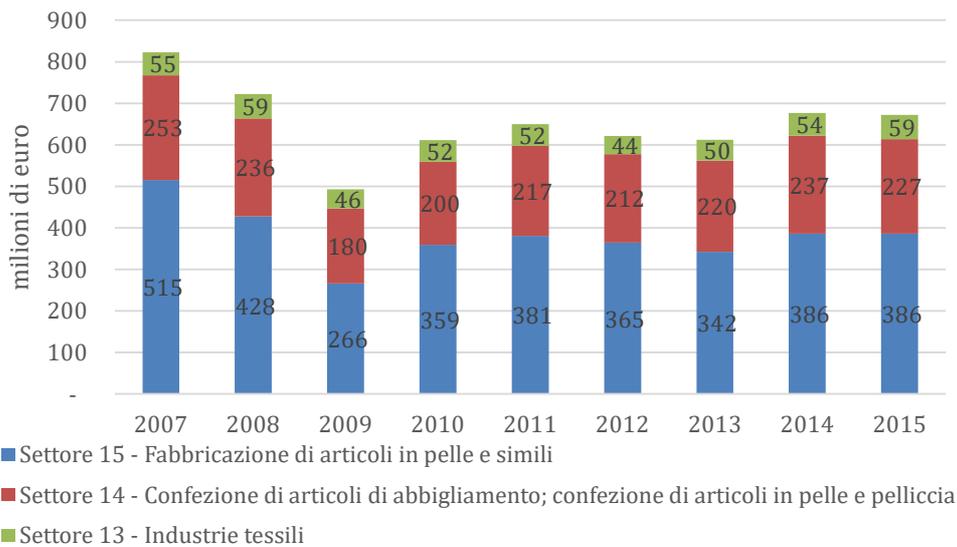
**TAC, un settore con
potenzialità non
completamente
espresse**

¹³ "Piano Export Sud per le Regioni della Convergenza", gennaio 2015

incidenza sul totale nazionale di settore dello 1,4%, lo stesso valore del 2014. Da sottolineare il peso diverso dei tre settori del TAC: i prodotti in cuoio rappresentano il 57,2% dell'export totale del settore, a seguire l'abbigliamento con il 33,9% e i prodotti tessili con l'8,8%.

Il trend complessivo delle esportazioni è negativo (-1,4% nel 2015 rispetto al 2014), a fronte di un trend nazionale positivo (+1,7%). All'interno del TAC, la flessione è maggiore riguarda l'abbigliamento e gli articoli in pelle, mentre i prodotti tessili marcano un incremento relativo del 7,4%.¹⁴

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



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT

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

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

¹⁴ "L'export in Puglia e nelle sue province", Focus maggio 2016, Servizio Statistico Regione Puglia

2.3.7 Prodotti energetici, metallurgici e chimici

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

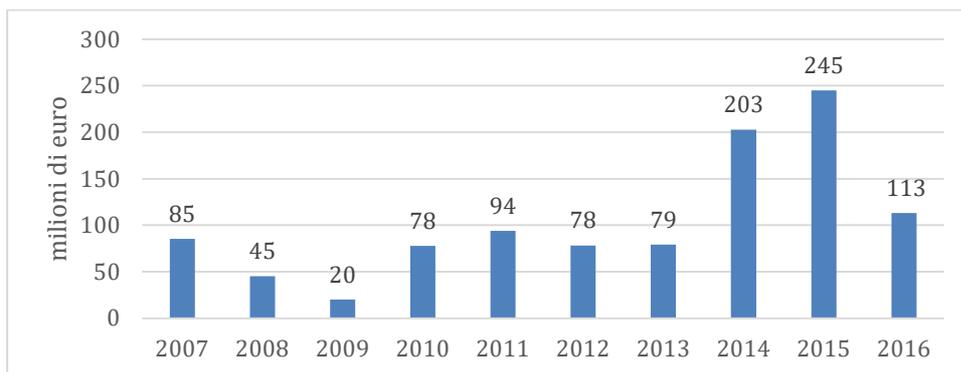
Quello che emerge con maggiore evidenza è il calo costante dell'export di prodotti metallurgici, ridotto a meno di un terzo del valore che aveva nel 2011, come diretta conseguenza delle note vicende dello stabilimento ILVA di Taranto.

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

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

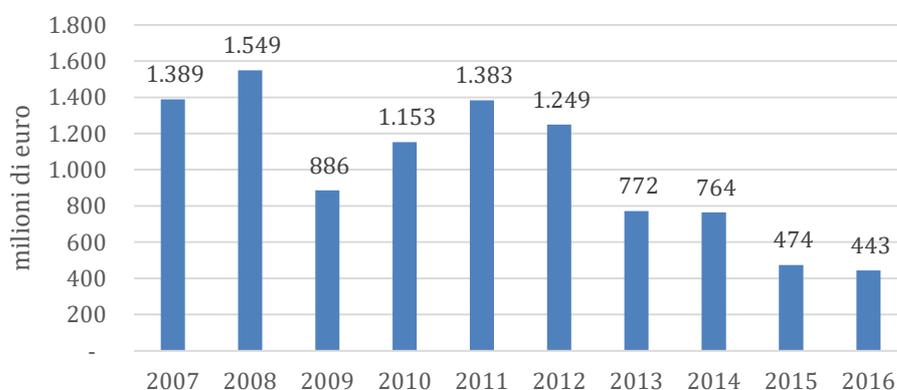
Il crollo dell'export dei prodotti metallurgici, la forte variabilità di quello dei prodotti energetici e la sostanziale stabilità dell'export dei prodotti chimici

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



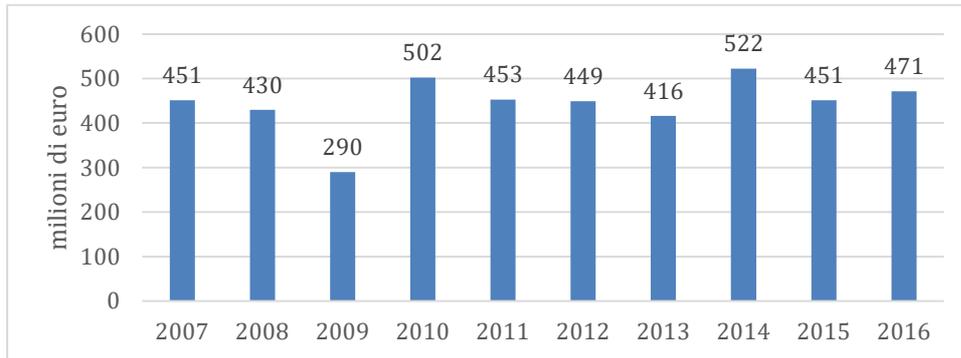
Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT (ATECO CD19)

Esportazioni di merci, metallurgia (milioni di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT (ATECO CH24)

Esportazioni di merci, prodotti chimici (milioni di euro)



Elaborazioni ARTI a partire da dati ISTAT (ATECO CE20)

3. Il quadro infrastrutturale

3.1 Le infrastrutture portuali pugliesi

3.1.1 Approdi e dotazioni

Le coste della nostra regione ospitano 34 terminali di approdo per navi da crociera e traghetti passeggeri (cabotaggio), 3 nella provincia di Taranto, 13 in quella di Lecce, 6 nel foggiano e 4 in ciascuna delle provincie di Bari, Brindisi e BAT. Di questi 34 approdi, solo 9 sono dotati di piazzali per stoccaggio merci¹⁵:

- Brindisi, con 5 piazzali per complessivi 269.770 m²
- Taranto, con 4 piazzali per complessivi 127.235 m²
- Bari, con 1 piazzale di 56.259 m²
- Manfredonia, con 10 piazzali per complessivi 48.681 m²
- Monopoli, con 1 piazzale di 48.000 m²
- Barletta, con 1 piazzale di 28.000 m²
- Gallipoli, con 5 piazzali per complessivi 6.650 m²
- Molfetta, con 2 piazzali per complessivi 5.000 m²
- Otranto, con 2 piazzali per complessivi 405 m²

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

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

Riguardo agli **accosti**, Brindisi fa la parte del leone con 27 accosti, 11.243 metri e una superficie di 600.935 m², seguono Taranto (20 accosti, 178.113 m²), Bari (16 accosti, 86.580 m²) e Manfredonia (10 accosti, 57.130 m²). Il totale dei 217 accosti pugliesi offre per un quarto circa servizi per il diportismo, per un 15% servizi legati alla pesca, per il 9% servizio passeggeri e per poco più del 40% servizi legati al traffico merci.

3.1.2 Traffici marittimi

Il volume delle merci in transito nei principali porti pugliesi ha subito un sostanziale ridimensionamento dopo il 2011, anno in cui copriva il 12% del

Una buona capacità di stoccaggio di prodotti alimentari tra Bari, Barletta e Manfredonia

Taranto, Brindisi e Manfredonia meglio attrezzate per la movimentazione di container

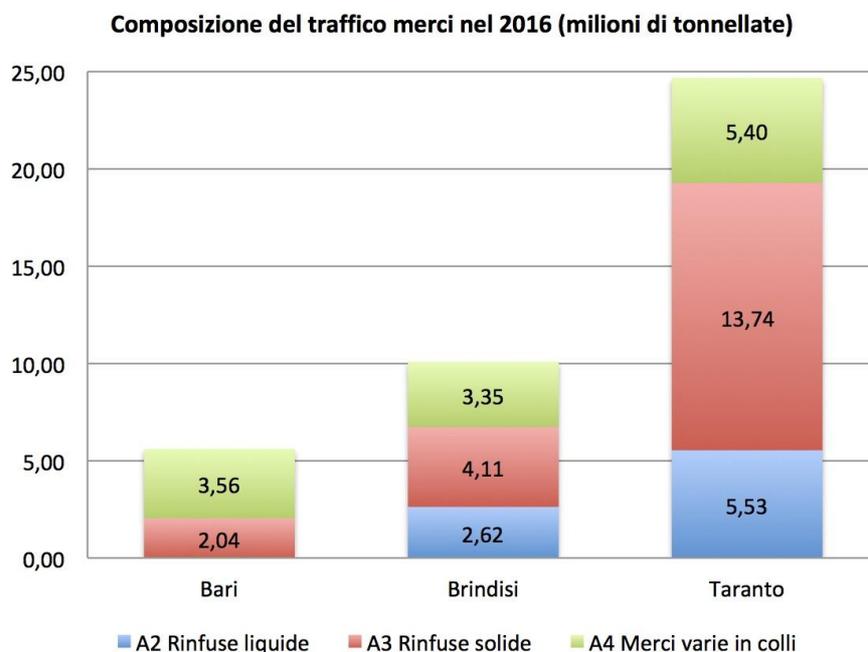
¹⁵ Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da “Le infrastrutture portuali in Puglia”, IPRES, dicembre 2015

totale nazionale, assestandosi su un valore prossimo al 10%, soprattutto a seguito della forte riduzione che ha interessato il porto di Taranto a seguito dell'abbandono della società Evergreen, che ha comportato una riduzione dai 40,8 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2011 ai 24,7 del 2016.

Analizzando più in dettaglio la performance dei più grandi porti pugliesi, emergono i seguenti elementi¹⁶:

- Il porto di Taranto, dopo una costante flessione avvenuta nel periodo 2011-2015, segna una inversione di tendenza nel 2016, marcando un +9,3% nel volume delle merci movimentate rispetto all'anno precedente, prevalentemente a seguito di un incremento delle rinfuse solide (essenzialmente carboni fossili e ligniti, minerali, cementi e calci in entrata) e di una ripresa della movimentazione di merci in colli. In flessione invece le rinfuse liquide.
- Il porto di Bari ha segnato nel biennio 2015-2016 un +3,9% nel volume delle merci movimentate, attestatosi a 5,6 milioni di tonnellate, grazie alla crescita del traffico RO-RO e containers.
- Il porto di Brindisi, che negli anni 2011-2014 ha mostrato una dinamica moderatamente positiva, ha invece subito una flessione del -14,39% del volume di traffico merci nel biennio 2015-2016, dovuta in maniera preponderante al forte calo dell'importazione di carbone. Il valore complessivo del traffico nel 2016 risulta essere pari 10,1 milioni di tonnellate.

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Assoporti

¹⁶ Fonte dei dati: Assoporti

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

Porto	Merchi in arrivo	Merchi in partenza
Taranto	<ul style="list-style-type: none"> • minerale di ferro e coke per lo stabilimento dell'Ilva • petrolio greggio per la raffineria dell'Eni Refining & Marketing 	<ul style="list-style-type: none"> • coils, tubi e lamiere • prodotti petroliferi raffinati • pale eoliche • polvere di gomma da pneumatici esausti
Brindisi	<ul style="list-style-type: none"> • virgin nafta per il sito della Versalis-Eni • carbone per la centrale termoelettrica dell'ENEL • gpl per lo stabilimento della IPEM • cereali • barbabietole per zucchero di canna 	<ul style="list-style-type: none"> • prodotti chimici di base • torri eoliche • parti di aeromobili
Bari	<ul style="list-style-type: none"> • cereali per i gruppi Casillo, Divella e altre imprese molitorie minori • fertilizzanti per il consumo di agricoltori locali • prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi per lavorazioni di imprese metalmeccaniche del territorio • prodotti chimici 	<ul style="list-style-type: none"> • prodotti alimentari • farmaceutici • macchine per l'oil & gas • macchinari per edilizia • quadri elettrici • mobilio
Monopoli	<ul style="list-style-type: none"> • minerali grezzi per la Ve.Me di Castellana Grotte • oli vegetali per la ItalBioil (Gruppo Marseglia) che produce biodiesel 	
Barletta	<ul style="list-style-type: none"> • prodotti raffinati per un deposito costiero • fertilizzanti per consumo di agricoltori locali • minerali grezzi, cementi e calci per la Cementeria del Gruppo Buzzi Unicum 	
Manfredonia	<ul style="list-style-type: none"> • fertilizzanti per consumo di agricoltori locali • cereali per aziende molitorie daune 	

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

È evidente da questi dati come i porti di Brindisi e ancor più Bari abbiano una vocazione prevalentemente turistica, mentre il porto di Taranto, pur penalizzato dalla flessione dei volumi movimentati, conservi la sua storica funzione di "porto industriale". È altresì evidente come nel complesso la Puglia abbia ridimensionato il suo peso a livello nazionale, e a questo

Bari maggiormente vocata al traffico passeggeri, Taranto al traffico merci

proposito ci sentiamo di condividere l'analisi dell'IPRES laddove evidenzia come *“la criticità principale sembra essere la scarsa qualità delle interconnessioni tra il sistema portuale e le altre reti di trasporto (ferrovia, strade, aeroporti) con riferimento al trasbordo delle merci, e tra i porti ed il resto del territorio regionale, con riferimento al servizio passeggeri, con ripercussioni sull'impatto economico che il sistema portuale è in grado di determinare complessivamente a livello regionale.”*¹⁷

3.2 Aeroporti

La rete aeroportuale pugliese comprende gli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto. Il Piano Nazionale degli Aeroporti ¹⁸, nella definizione dell'articolazione della rete aeroportistica nazionale, definisce due classi funzionali di aeroporti:

- Gli Aeroporti Principali, che servono ampi bacini di utenza su destinazioni europee e internazionali e sono ricompresi nella rete europea TEN-T, a livello di *core network* o *comprehensive network*.
- Gli Aeroporti di Servizio, in parte ricompresi nel *comprehensive network* TEN-T, che svolgono una funzione accessoria, servendo in maniera più capillare il territorio nazionale, anche a supporto delle attività produttive.

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

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

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

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

Nel 2015 negli aeroporti di Bari e Brindisi sono di fatti transitati più di 6,2 milioni di passeggeri (il +6,5% rispetto al precedente anno) su numerose destinazioni nazionali ed internazionali. La *catchment area* competitiva degli

**L'aeroporto di Bari
scalo strategico per
il traffico di linea**

¹⁷ *Le infrastrutture portuali in Puglia*, IPRES, dicembre 2015

¹⁸ *Piano Nazionale degli aeroporti*, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ENAC, 2012

aeroporti di Bari e Brindisi, basata sull'analisi dei tempi di percorrenza, include 332 comuni nelle province di Bari (48), Foggia (47), Lecce (97), Brindisi (20), Taranto (29), BAT (10), Campobasso (2), Potenza (37), Matera (31), Benevento (2), Avellino (1), Cosenza (8), per un totale di 4.380.000 abitanti circa (dati riferiti al 1° gennaio 2011), pari al 7,2% della popolazione italiana.

Ai fini della ZES ionica appulo-lucana, particolare rilievo assume l'aeroporto di Taranto-Grottaglie, con la sua preminente funzione cargo-logistica. Lo scalo, già parte integrante del programma internazionale di Alenia per la produzione in loco delle fusoliere del Boeing 787 "Dreamliner", è attualmente interessato da un suo ulteriore sviluppo quale infrastruttura strategica per l'Europa per la crescita del sistema industriale ed accademico al servizio del comparto aeronautico e aerospaziale.

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

**Taranto aeroporto
cargo a servizio
dell'industria
regionale**

3.3 Strade

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

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

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

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

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

Ancora in corso l'ammmodernamento infrastrutturale della SS 106 Ionica (strada europea E90), una strada a forte traffico e con i più elevati livelli d'incidentalità in Italia, che garantisce i collegamenti costieri tra Calabria, Basilicata e Puglia per un totale di 491 Km (N.d.R. tratti della Puglia e Basilicata già completati)."¹⁹

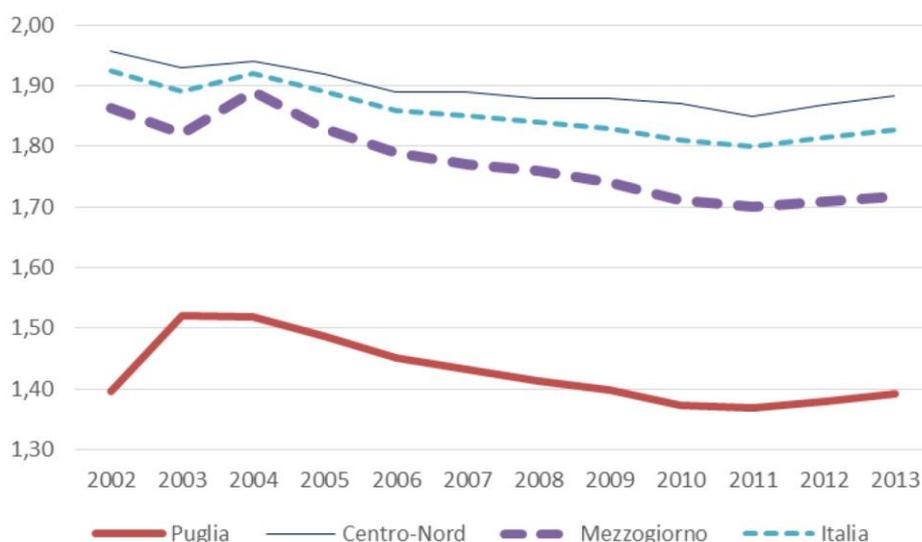
Nella tabella che segue sono presentate le caratteristiche della dotazione stradale per regione (anno 2013)²⁰.

Tipologia di strada	Puglia	Basilicata
Strade Statali (km) (a)	1510	1027
Regione e provinciali (km)	9136	4854
Autostrade (km)	313	29
Km strade statali x 10.000 ab.	3,7	17,9
Km regionali/provinciali x 10.000 ab.	22,3	83,9
Km autostrade x 10.000 ab.	0,8	0,5
Km strade statali x 100 km	7,7	10,2
km regionali/provinciali x 100 km	47,2	48,6
Km autostrade x 100 km	1,6	0,3

Una rete autostradale che non serve in maniera omogenea il territorio regionale e penalizza i collegamenti con il Sud

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

Rete autostradale per 10.000 autovetture. Anni 2002-2013²¹



¹⁹ Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano, Documento di Programmazione Strategica, Quadro Conoscitivo, gennaio 2017

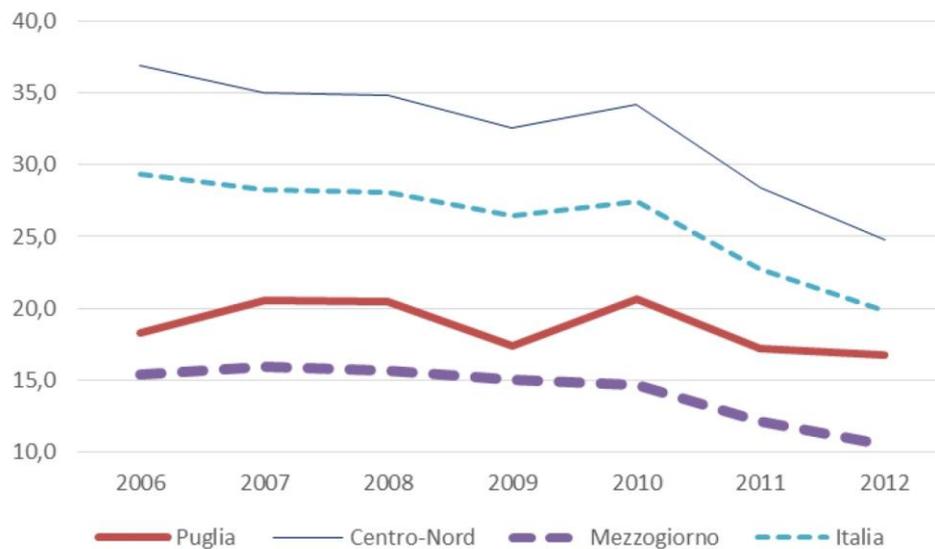
²⁰ Ibidem

²¹ Fonte: Elaborazione IPRES su dati Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Aiscat e Automobile Club d'Italia (Aci), tratto dalla Nota Tecnica *Infrastrutture e Trasporti in Puglia*, IPRES, maggio 2015

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

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

Trasporto merci su strada. Milioni di Tonnellate-Km per 10.000 autovetture. Anni 2006-2012²²



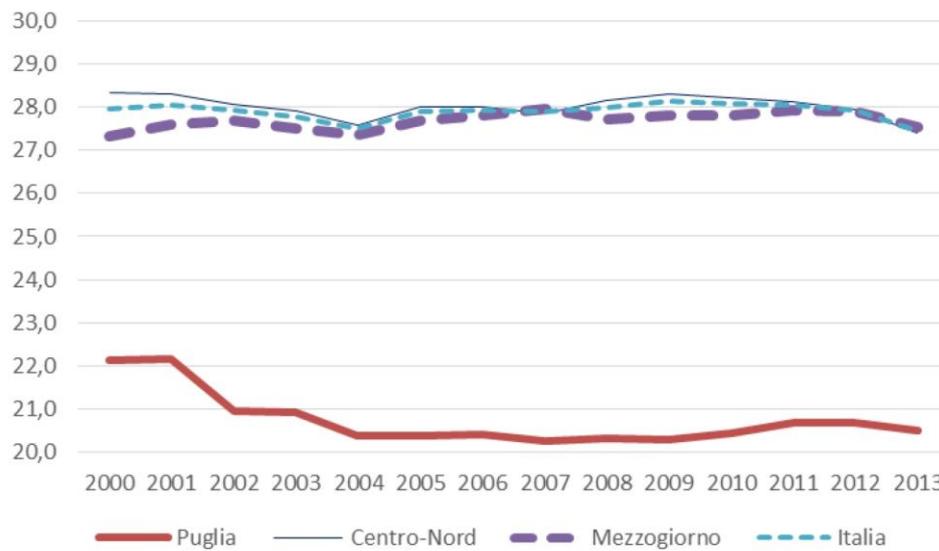
3.4 Ferrovie

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

Una rete ferroviaria regionale da potenziare e ammodernare

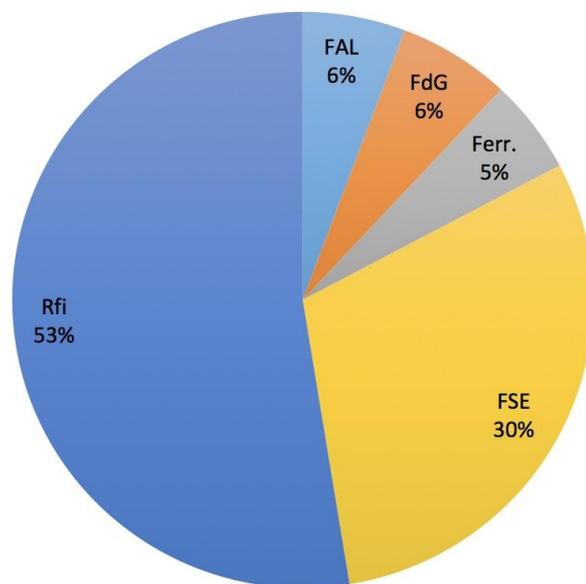
²² Fonte: Istat, Rilevazione sul trasporto merci su strada, tratto dalla Nota Tecnica *Infrastrutture e Trasporti in Puglia*, IPRES, maggio 2015

Rete ferroviaria in esercizio. Chilometri per 100.000 abitanti. Anni 2000-2013²³



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

Distribuzione estensione rete ferroviaria regionale per operatore²⁴



Un dato significativo circa la relativa arretratezza anche tecnologica della rete, soprattutto nelle aree distanti dalla dorsale Adriatica, è quello per cui il 67%

²³ Fonte: Elaborazioni Istat su dati Rfi, tratto dalla Nota Tecnica *Infrastrutture e Trasporti in Puglia*, IPRES, maggio 2015

²⁴ Fonte: Elaborazioni Istat su dati Rfi, tratto dalla Nota Tecnica *Infrastrutture e Trasporti in Puglia*, IPRES, maggio 2015

dell'intera rete è tuttora costituito da linee a binario singolo e solo il 38% delle linee è elettrificato.

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

Riguardo al trasporto merci:

*“Il reticolo del trasporto merci su ferro che interessa le regioni di Puglia e Basilicata è formato da diversi impianti terminali diversificati per tipologia di trasporto e modalità di gestione. L'asse portante di tutti i trasporti è costituito dalla Diretrice Adriatica che è in grado di mettere in comunicazione le Regioni con le località del Nord Italia ed Europa, non a caso molti di questi impianti terminali sono ubicati lungo la direttrice stessa o sua prosecuzione, il resto è costituito da impianti a servizio di grossi insediamenti industriali come S. Nicola di Melfi che è collegato alla Diretrice Adriatica tramite la linea Foggia – Potenza. La Diretrice Adriatica è caratterizzata da un modulo di 570m, peso assiale di categoria D4 (22.5 t*asse) e codifica per il trasporto combinato PC 45 in tutta la parte a sud di Pescara e PC 80 da Pescara fino a Bologna.”²⁵*

La figura seguente illustra la localizzazione degli impianti ferroviari a servizio del traffico merci in Puglia e Basilicata, mentre le loro caratteristiche principali sono riportate nella successiva tabella.²⁶



²⁵ Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano, Documento di Programmazione Strategica, Quadro Conoscitivo, gennaio 2017

²⁶ Fonte: Ibidem

Località	Caratteristiche	N° treni generati (2015)
Foggia Incoronata	Stazione a 3 binari di cui solo uno atto agli arrivi e partenze per il traffico merci e dotato una capacità di 650 m. Detto binario è allacciato ai binari di presa e consegna dell'ASI di Foggia su cui al momento opera un unico operatore logistico.	381
Giovinazzo	Stazione a 4 binari di cui uno, della lunghezza di 585m, è adibito all'arrivo e alla partenza dei treni.	137
Bari Lamasinata	impianto costituito da 4 binari di circolazione, della lunghezza massima di 530 m, al quale sono allacciati diversi impianti terminali come Scalo Ferruccio, Interporto Regionale di Puglia, un raccordo terminale di un operatore logistico ed il raccordo ASI alla quale dorsale è allacciato un raccordo tecnico.	3.929
Brindisi	Stazione ad otto binari di cui tre destinati al traffico merci della lunghezza di 550m e destinati anche ad attività di presa e consegna. Alla stazione è allacciato lo scalo Intermodale compreso nel reticolo degli scali pubblici Nazionali ed il raccordo ASI di Brindisi da cui si diramano	917
Surbo	Il terzo binario di stazione è utilizzato per gli arrivi e le partenze dei treni ed ha una capacità che supera i 650 m. Alla stazione è allacciato il raccordo ASI di Lecce al quale fa capo una fabbrica che produce macchine agricole tramite un raccordo particolare.	89
Taranto Bellavista	La stazione di Bellavista ubicata sulla linea Bari – Taranto ed al quale sono allacciati lo stabilimento siderurgico di Taranto e tutta l'area industriale non presenta al momento livelli di traffico significativi.	28
S. Nicola di Melfi	Stazione di 3 binari di cui due della lunghezza di 600 m sono destinati al traffico merci. All'impianto sono allacciati il raccordo ASI che serve lo stabilimento industriale ed un raccordo particolare impegnato sempre nell'indotto automobilistico.	1.885
Casal Sabini	Alla stazione si allaccia il raccordo ASI di Matera che serve uno stabilimento impegnato nella manutenzione delle carrozze ferroviarie, tramite una dorsale di 6 km in territorio Lucano e un raccordo tecnico.	30

All'elenco precedente andrebbe aggiunta la stazione di Taranto-Cagioni, ubicata sulla direttrice Taranto-Reggio Calabria ed è in grado di servire l'arco jonico che passa dalla Basilicata e attraversa tutta la Calabria. Lungo tale linea è altresì presente un bypass ferroviario – già realizzato - che consente alla merce di essere immessa direttamente sulla direttrice adriatica, senza passare

dalla stazione passeggeri. L'impianto di Cagioni non è però attualmente utilizzato per la movimentazione delle merci, in quanto sono in corso interventi di ampliamento e potenziamento.

3.5 Interporti e piattaforme logistiche

Il ruolo dei terminali intermodali è quello di permettere l'organizzazione del trasporto combinato di casse mobili, semirimorchi e container, che vengono trasbordati dai mezzi stradali a quelli ferroviari o marittimi, con cui avverrà la parte maggiore del viaggio. Sono presenti in Puglia tre terminali ferroviari destinati al traffico intermodale, le cui principali caratteristiche sono riportate nella tabella a seguire²⁷:

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

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

3.5.1 La Piattaforma logistica ferroviaria integrata di Foggia-Incoronata

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

Lo scalo di Incoronata è da oltre un decennio affidato in concessione alla Lotras, un'azienda che nel terminal ferroviario di Borgo Incoronata ha il suo hub principale, operativo dalla fine del 2008, e prevede la realizzazione di un'area di manutenzione dei vagoni, ospitati da una superficie coperta di oltre 1.200 metri quadrati, di un deposito di materiale rotabile da 12mila metri quadrati, servito da binari interni, e di un centro servizi.

La piattaforma, situata in prossimità del casello autostradale A14 di Foggia Sud e ben collegata dalla viabilità stradale con il Porto di Manfredonia, dovrebbe servire le esigenze di traffico merci delle aziende locali e fungere da snodo per i flussi generati dalle industrie lucane dell'area di Potenza, Tito e

²⁷ Fonte: Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano, Documento di Programmazione Strategica, Quadro Conoscitivo, gennaio 2017

San Nicola di Melfi, oltre che di quelle della Campania Irpina (Avellino-Pianodardine) e di Termoli sulla costa adriatica nel Molise.

3.5.2 Interporto Regionale della Puglia

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

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

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

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

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

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

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

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

3.5.3 La Piastra Logistica di Taranto

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

L'interporto Regionale della Puglia: una struttura di eccellenza da meglio integrare con le aree portuali e retroportuali

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.5.4 Il Centro di carico intermodale di Francavilla Fontana

L'area di carico intermodale potrebbe rivestire un ruolo di rilievo per la gestione logistica delle merci, grazie alla sua prossimità con vie di comunicazione a scorrimento veloce quali la SS7 (strada statale a rapida interconnessione con la rete autostradale ed il collegamento con le stazioni marittime di Brindisi e Taranto e aeroportuali di Brindisi e della vicinissima Grottaglie) e la sua predisposizione al collegamento con la rete ferroviaria nazionale, con piattaforme di carico e scarico per una capacità simultanea di circa 50 vagoni.

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

Si evidenzia che, vista la legge 29 dicembre 2003, n. 376, artt. 1 e 2, con la quale è stato disposto il finanziamento di opere pubbliche di particolare interesse e considerato lo schema di convenzione, n. 4192 del 20/09/2004, tra il Comune di Francavilla Fontana, Ente Beneficiario, e il Ministero dei Trasporti, Ente erogatore, al sol fine di poter stabilire il quadro economico ed il programma temporale per il completamento del centro intermodale, si segnala che, ad oggi, giusto Decreto del 09/03/2005 emesso dal richiamato Ministero vi è un finanziamento, per il complemento del centro di carico intermodale, di circa 1.800.000,00.

3.6. Nuovi interventi infrastrutturali

3.6.1 L'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano

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

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

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

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

Si rimanda alla documentazione presente sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti²⁸ per un elenco dettagliato degli interventi pianificati, programmati e in corso, molti dei quali sono di assoluta rilevanza per le ZES di Puglia e Basilicata.

3.6.2 La pianificazione strategica della regione Puglia

La Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati tra cui, in particolare²⁹:

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

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

Alla definizione dello scenario progettuale concorrono tre componenti:

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

²⁸ <http://www.ponir.mit.gov.it/interventi/aree-logistiche-integrate/ali-sist-pugl-lucano>

²⁹ Vedi <http://old.regione.puglia.it/index.php?page=schede&id=138>

Le principali priorità di intervento sono:

A. Trasporto ferroviario

- Realizzazione della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Bari-Napoli, che si integra con il sistema di trasporto regionale, imperniato sui nodi di Bari, Barletta, Foggia e Napoli e sulle due antenne che collegano Bari rispettivamente verso Taranto e verso Brindisi-Lecce. La Regione partecipa anch'essa al sostegno finanziario del processo di infrastrutturazione con 100 milioni di euro messi a disposizione dalle risorse inizialmente destinate all'attuazione del Programma Operativo 2007-2013 dei fondi strutturali europei.
- Rilancio della linea adriatica come struttura portante della rete regionale e come rete di connessione con l'AV/AC della linea Bari-Napoli. Su questa linea sono prioritari interventi di velocizzazione, attraverso l'upgrade tecnologico per una migliore gestione del traffico promiscuo lento/veloce, nonché l'eliminazione di alcuni PL. Rimane a questo scopo preordinato il completamento del raddoppio del binario nei pressi di Ortona (un chilometro circa) ed il raddoppio del binario nella tratta Termoli-Lesina (33 chilometri), per cui è previsto il completamento delle opere per il 2026. Il costo complessivo del progetto di raddoppio fra Termoli e Lesina è di 700 Mln di €, interamente finanziati. In particolare nel Contratto di programma 2012 – 2016 MIT-RFI, sono stati stanziati 550 Mln €, mentre nella bozza del Contratto di programma 2017-2021 sono stati recepiti i finanziamenti recati dal FSC 2014 – 2020, pari a 150 Mln €.
- Riorganizzazione della piattaforma logistica regionale con l'obiettivo, tra gli altri, di garantire l'adeguata sistematicità di treni completi, di modulo continentale da inoltrare sulla linea Adriatica per sfruttarne al meglio la capacità e di prevedere tempi di viaggio competitivi con il trasporto su gomma. Nello snodo di Bari, le attuali infrastrutture intermodali di scalo Ferruccio ed Interporto, unitamente al fascio ferroviario di Bari Lamasinata, hanno la necessità di raccordarsi con la linea adriatica attraverso una interconnessione più veloce e funzionale, possibile solo attraverso la costruzione della nuova stazione posta in parallelo alla linea con un adeguato fascio di presa e consegna arrivi e partenze. Questo intervento, finanziato dal PAC nazionale, rappresenterà un moltiplicatore dei traffici intermodali, a sistema con le piattaforme di Brindisi Costa Morena, Brindisi nuova stazione elementare, Taranto Logistica, Taranto Polisettoriale, Taranto raccordo Bellavista – Cagioni, Foggia Incoronata. Con le risorse del Fondo Sviluppo e Coesione del Patto per lo sviluppo della Regione Puglia e della Delibera CIPE 54/2016, è finanziata la realizzazione della piattaforma logistica ferroviaria integrata, Incoronata, in area ASI e del raccordo ferroviario nuova stazione elementare "Brindisi Intermodale".

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

B. Trasporto Marittimo

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

A. Trasporto Stradale

- Risoluzione degli attuali fattori di rischio della circolazione: Bypass tra la S.S. 16 e l'Autostrada A14.

-
- Intervento di ammodernamento della S.S. 16 Adriatica, nel tratto Bari-Mola di Bari, per risolvere i fenomeni di congestione della città metropolitana, migliorare il collegamento verso il porto TEN-T core e l'interporto TEN-T core di Bari a nord e il collegamento con il Salento verso sud.
 - Connessione delle aree interne (Sub Appenino Dauno) con i poli di interesse territoriale fra cui l'aeroporto *comprehensive* di Foggia.
 - Completamento del tronco Matera-Taranto anche al fine di potenziare i collegamenti verso il porto TEN-T core di Taranto.
 - Riconoscimento di una serie di corridoi stradali sui quali implementare forme di priorità e agevolazione della marcia del Trasporto Pubblico Locale automobilistico. Tali corridoi vanno selezionati in funzione di due criteri fondamentali: i livelli di offerta e relativa frequentazione dei servizi di TPL e, in subordine, al fine di riconoscere una priorità di intervento, l'accessibilità verso aree maggiormente svantaggiate in quanto, ad esempio non servite dalla ferrovia. La soluzione di riferimento è il *Bus Rapid Transit* (BRT) che va affermandosi anche in Europa come un approccio moderno e flessibile a problemi di mobilità in aree urbane ed extraurbane grazie alla duttilità d'impiego dell'autobus.

PARTE II - IL PROGETTO

4. La perimetrazione della ZES del Mar Adriatico Meridionale

4.1 Una ZES policentrica

La facilità di accesso al mare, la presenza di porti di media dimensione, la relativa facilità di comunicazione con il centro-nord della penisola, attraverso le dorsali viaria e ferroviaria adriatiche, e la presenza del capoluogo, con i suoi centri amministrativo e politico di governo della regione, hanno storicamente contribuito a rendere i territori più direttamente connessi con la costa del mare Adriatico quelli a maggiore vocazione produttiva e imprenditoriale.

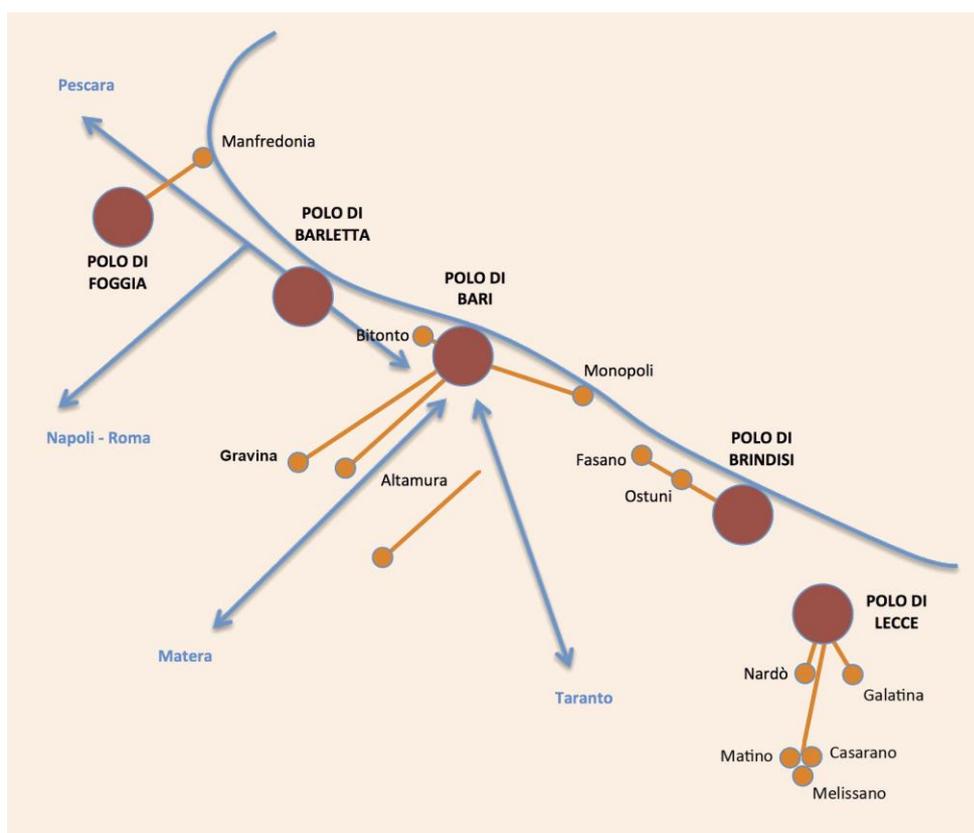
Pur in un contesto di ampia distribuzione territoriale dei sistemi d'impresa, tipica dei tessuti imprenditoriali in cui predominano le piccole e piccolissime imprese, si sono infatti negli anni consolidati in quest'area della Puglia alcuni dei principali "poli" produttivi regionali, caratterizzati da un certo grado di specializzazione settoriale, tipicamente centrati sulla presenza di alcuni stabilimenti di grandi imprese nazionali o multinazionali e dal loro indotto di PMI. È il caso in particolare di Bari, con la sua industria metalmeccanica e dell'automotive, di Brindisi, con le sue industrie dei settori chimico, energetico e aeronautico, di Foggia con l'agroalimentare. Questi centri di attrazione hanno a loro volta generato e sviluppato una rete di rapporti e di flussi economici, di merci, prodotti, semilavorati e competenze con il territorio circostante, promuovendo la nascita di una serie di poli minori della manifattura regionale, in settori quali il tessile, abbigliamento e calzature, la meccanica leggera, i mobili, la trasformazione dei prodotti agricoli, i servizi ad alto valore aggiunto, tra cui quelli informatici.

Partendo da questa considerazione, e tenendo ben presente l'esigenza ultima di valorizzare e rivitalizzare il ruolo propulsore per l'economia locale dell'articolato sistema portuale adriatico, si è deciso, per la costituenda ZES del Mar Adriatico Meridionale, di optare per un'architettura policentrica, i cui nodi sono caratterizzati da:

- d) un buon livello di coesione e interconnessione interna, a livello economico e logistico;
- e) un grado significativo di specializzazione settoriale;
- f) un alto livello di connessione fisica e funzionale con uno più porti.

La figura seguente esemplifica la distribuzione territoriale dei poli della ZES del Mar Adriatico Meridionale e le principali direttrici di collegamento con gli altri sistemi territoriali, regionali ed extra-regionali.

Una ZES articolata in poli maggiori e poli minori



L'estensione complessiva delle aree individuate per la ZES del Mar Adriatico Meridionale è pari ad **ettari 2.669,37**. Nella tabella seguente si riporta invece una descrizione sintetica delle principali caratteristiche dei singoli poli. Una descrizione dettagliata delle singole aree si trova nei paragrafi successivi.

POLO DI FOGGIA	
Porti di riferimento	Manfredonia
Snodi logistici	- Aeroporto di Foggia - Piattaforma logistica di Incoronata
Vie di comunicazione veloce	- A14 Bologna-Taranto - A16 Napoli-Canosa
Aree produttive	- PIP Manfredonia - ASI Foggia-Incoronata
Settori di riferimento	- Aeronautica - Agroalimentare - Automotive - Logistica - Meccanica
Estensione	446,14 Ha

POLO DI BARLETTA	
Porti di riferimento	Barletta
Snodi logistici	- Aeroporto di Foggia - Piattaforma logistica di Incoronata
Vie di comunicazione veloce	- A14 Bologna-Taranto - A16 Napoli-Canosa
Aree produttive	- ZI Barletta

Settori di riferimento	- Agroalimentare - Logistica - Meccanica - Tessile, abbigliamento e calzature
Estensione	269,99 Ha

POLO DI BARI

Porti di riferimento	- Bari - Monopoli
Snodi logistici	- Aeroporto di Bari - Interporto Regionale della Puglia
Vie di comunicazione veloce	- A14 Bologna-Taranto - A16 Napoli-Canosa - SS96 Bari-Matera
Aree produttive	- ASI Bari-Modugno - MAAB - PIP Bitonto - ZI Altamura - PIP Gravina - ZI Monopoli
Settori di riferimento	- Agroalimentare - Automotive - Elettromedicale - Farmaceutico - ICT - Logistica - Meccanica - Meccatronica - Mobilio - Nautica da diporto
Estensione	633,49 Ha

POLO DI BRINDISI

Porti di riferimento	- Brindisi - Monopoli
Snodi logistici	- Aeroporto di Brindisi
Vie di comunicazione veloce	- SS379/SS16 Bari-Brindisi - SS7 Brindisi-Taranto
Aree produttive	- ASI Brindisi - ASI Fasano - ASI Ostuni
Settori di riferimento	- Aerospaziale - Chimica - Energia - Farmaceutico
Estensione	941,78 Ha

POLO DI LECCE

Porti di riferimento	- Brindisi
Snodi logistici	- Aeroporto di Brindisi
Vie di comunicazione veloce	- SS613 Brindisi-Lecce
Aree produttive	- ASI Lecce-Surbo

	<ul style="list-style-type: none"> - ASI Galatina-Soletto - ASI Nardò-Galatone - ZI Casarano - ZI Matino - Centro Intermodale Melissano
Settori di riferimento	<ul style="list-style-type: none"> - Agroalimentare - Meccanica - TAC
Estensione	377,97 Ha

4.1.1 Criteri di identificazione delle aree

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

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

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

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

Nella definizione delle **aree produttive e commerciali** da includere nella ZES, sono state tenute in conto esigenze per certi versi contrastanti, quali quelle di non penalizzare aree sub-regionali che esprimono significative potenzialità di sviluppo e di evitare al tempo stesso una eccessiva

frammentazione e dispersione territoriale delle aree selezionate, cosa che avrebbe vanificato il senso stesso di “zona economica speciale”. Un altro punto di equilibrio su cui si è lavorato è stato quello di coniugare l’esigenza di disporre di sufficienti aree libere da insediamenti preesistenti, e dunque disponibili a nuovi investimenti, con quella di non creare eccessive sperequazioni tra aziende fisicamente contigue, permettendo anche ad imprese esistenti di espandere le proprie attività.

I **principi base** adottati sono dunque stati i seguenti:

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

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

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

Si precisa inoltre che sono escluse dalla perimetrazione ZES le aree di **sicurezza portuale** connesse all’ormeggio e al disormeggio delle navi per una fascia di prossimità delle banchine profonda otto metri dal loro ciglio.

4.1.2 Tabelle di sintesi aree ZES Adriatica

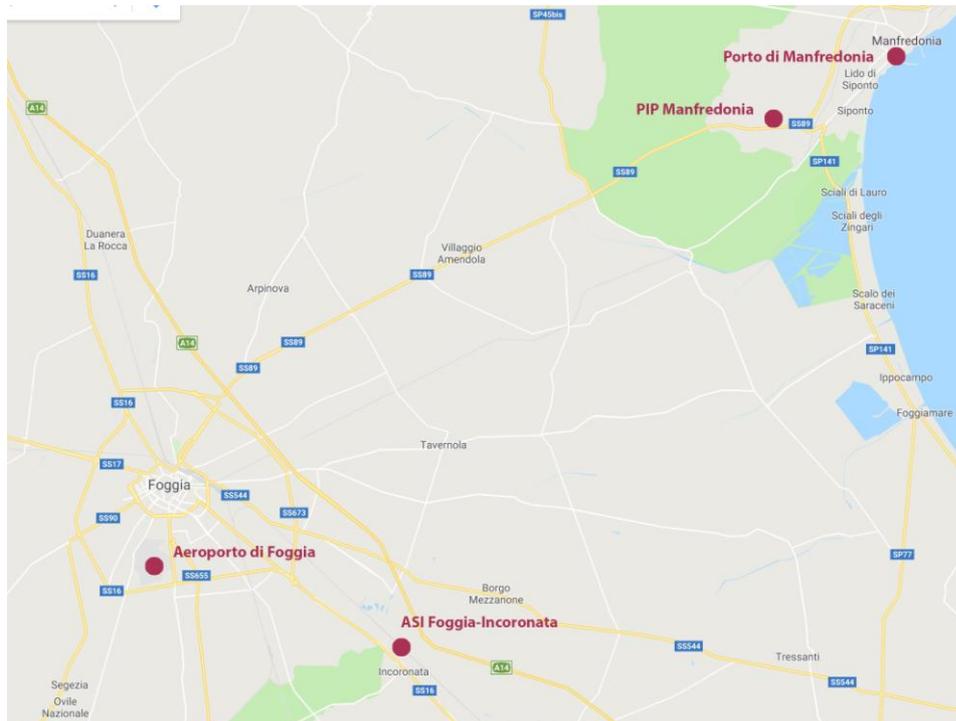
Si riportano di seguito le schede di sintesi relative alle aree individuate per la ZES del Mar Adriatico Meridionale. La descrizione di dettaglio di ciascun Polo e delle relative Aree è data nei paragrafi seguenti.

Polo/Area	Estensione in ettari
Polo di Foggia	446,14
Area portuale di Manfredonia	38,77
Aree demaniali Aeroporto di Foggia	46,62
Area PIP/D46 di Manfredonia	223,94
Area ASI di Foggia Incoronata	95,51
Piattaforma logistica di Foggia Incoronata	38,50
Polo di Barletta	269,99
Area portuale di Barletta	19,99
Area industriale di Barletta via Trani	250,00
Polo di Bari	633,49
Area portuale di Bari	82,81
Area portuale di Monopoli	11,57
Aree demaniali Aeroporto di Bari	17,60
Interporto Regionale della Puglia	37,80
Area ASI di Bari-Modugno	140,72
Area MAAB	25,50
Area PIP di Bitonto	71,00
Area industriale di Monopoli	53,47
Area industriale di Altamura Via Gravina	183,50
Area PIP di Gravina	9,52
Polo di Brindisi	941,78
Area portuale di Brindisi	156,35
Aree demaniali Aeroporto di Brindisi	1,50
Area ASI di Brindisi	590,68
Area ASI di Fasano	96,31
Area ASI di Ostuni	96,64
Polo di Lecce	377,97
Area ASI di Lecce-Surbo	210,78
Area ASI di Galatina-Soletto	89,00
Area ASI di Nardò-Galatone	55,07
Area Industriale di Casarano	9,67
Area Industriale di Matino	9,45
Centro Intermodale di Melissano	4,00
TOTALE AREE ASSEGNATE	2.669,37
TOTALE AREE NON ASSEGNATE	220,22
TOTALE ESTENSIONE ZES	2.889,59

Si riportano nella tabella seguente le **distanze** (in chilometri) delle aree produttive e logistiche inserite nella ZES dai porti e aeroporti. Sono evidenziate in **verde** le distanze inferiori a 10 km, in **azzurro** quelle comprese tra 10 e 50 km e in **giallo** quelle nell'intervallo tra 50 e 100 km.

	Porto di MANFREDONIA	Porto di BARLETTA	Porto di BARI	Porto di MONOPOLI	Porto di BRINDISI	Aeroporto di BARI	Aeroporto di BRINDISI
PIP Manfredonia	8,1	54,8	131	171	242	121	241
ASI Foggia-Incoronata	47,3	72,7	120	161	231	110	230
ZI Barletta	58,6	2,8	56,2	105	179	49	173
ASI Bari-Modugno	128	54,9	4,8	51,6	121	6,5	120
MAAB	131	65,5	12,5	43,5	112	19,5	111
PIP Bitonto	118	52,1	19,3	60,6	130	9,2	129
ZI Altamura	136	69,9	48,7	91,7	136	44,9	135
ZI Gravina	124	68,4	62,2	104	173	58,2	172
ZI Monopoli	171	105	52,5	3,9	70,9	59,4	69,7
ASI Brindisi	245	179	126	75,1	3,3	133	6,7
ASI Fasano	190	124	71,0	15,1	54,2	77,9	53
ASI Ostuni	211	145	92,6	38,7	39,6	99,1	38,4
ASI Lecce-Surbo	274	208	155	105	35,1	162	43,1
ASI Galatina-Soletto	300	234	181	134	61,6	188	69,6
ASI Nardò-Galatone	300	234	181	131	61,5	188	69,5
ZI Casarano	326	260	207	157	87	214	95
ZI Matino	321	255	202	161	82,4	209	90,4
Centro Intermodale Melissano	330	264	212	161	91,3	214	99,4

4.2 Polo di Foggia



Questo polo si caratterizza per la presenza di industrie aeronautiche, dell'automotive, energetiche e, soprattutto dell'agroalimentare. Presente anche il settore estrattivo, attivo sul porto di Manfredonia.

Oltre al Porto di Manfredonia, parte integrante del sistema portuale gestito dalla AdSP del Mar Adriatico Meridionale, il Polo include l'Aeroporto Gino Lisi, localizzato alle porte della città di Foggia. L'area è ben collegata sia alla direttrice adriatica, tramite l'autostrada A14 Bologna-Taranto, che alla Campania, tramite la A16 Napoli-Canosa.

Le aree produttive incluse nella perimetrazione della ZES includono la zona industriale e artigianale "PIP/D46" di Manfredonia e un'ampia porzione, infrastrutturata e priva di insediamenti, dell'area ASI di Foggia-Incoronata.

Nodo logistico del polo è la Piattaforma Logistica di Incoronata, di cui è previsto un ampliamento attraverso un finanziamento di 40 M€ a valere sul Patto per la Puglia tra Governo e Regione.

4.2.1 Attività da promuovere e rafforzare

La Capitanata è fra le maggiori piattaforme agricole del Paese per volumi di produzione lorda vendibile. In essa si sono sviluppate sinora trasformazioni agroalimentari nei comparti molitorio, pastario, vinicolo, oleario, lattiero-caseario e conserviero, ma sono ancora assenti altre trasformazioni e produzioni agroalimentari e la costruzione sia di macchinari impiegabili in agricoltura e sia nell'industria agroalimentare.

Pertanto le tipologie di attività che si intendono promuovere nelle aree inseribili nella ZES sono:

- nuove **filiera agroalimentari** (surgelazione di prodotti ittici e ortofrutticoli, lavorazione carni, precucinati, conserve e succhi di frutta, etc.);
- produzione di **tecnologie per il comparto agricolo** (trattori, mietitrebbiatrici, etc.) e per l'industria agroalimentare (imbottigliatrici, macchine per il packaging, macchinari per prodotti da forno, etc.);
- **logistica**, anche per la presenza della piattaforma già in esercizio nell'agglomerato dell'Incoronata gestita dalla Lotras.

Nuove filiere agroalimentari, tecnologie per il comparto agricolo e logistica i principali settori da promuovere nel Polo Dauno

Foggia e la sua provincia non hanno una consolidata tradizione nel settore della costruzione di tecnologie per l'agricoltura e per l'industria agroalimentare, ma in varie branche di quest'ultimo comparto vantano ormai una presenza crescente di PMI locali, ma anche di qualche grande impresa esterna al territorio, a partire dalle cui esigenze di specifici macchinari, o almeno in una fase iniziale anche soltanto di loro attività manutentive, si potrebbe avviare un percorso di arricchimento e diversificazione della base manifatturiera territoriale. E in tale ambito, potrebbero essere gli agglomerati dell'Incoronata e di Manfredonia quelli in cui valutare la possibilità e la convenienza di avviare attività industriali connesse alla progettazione/costruzione di tecnologie per l'agricoltura e l'industria agroalimentare.

I comparti di riferimento in cui si potrebbero realizzare nuovi investimenti sono quelli in cui si producono:

- **attrezzature destinate alla zootecnia e a lavorazioni lattiero-casearie** che hanno ricevuto impulso in Capitanata negli ultimi vent'anni e che presumibilmente saranno rafforzate dall'ingresso della Parmalat nella Sail di Manfredonia. Alle lavorazioni del latte si potrebbe affiancare la costruzione di alcuni macchinari e attrezzature per l'intero comparto, da quelle per l'allevamento del bestiame alla raccolta, lavorazione e stoccaggio della materia prima.
- **macchine agricole** di piccola, media dimensione e grande dimensione, adibite a varie funzioni e tipologie di lavori.
- **macchine per industrie olearie**, una delle più antiche specializzazioni della manifattura pugliese produttrice di tecnologie per l'agroalimentare, la cui fabbricazione si è concentrata in prevalenza nell'area compresa fra Bari e un centro urbano del suo hinterland più vicino come Bitonto, e fra le cui aziende spiccano la Perialisi Sud, la Nicola Amenduni, la Barracane e la Vitone che producono macchine vendute anche in Grecia, Tunisia e Spagna e Paesi olivicoli d'oltreoceano;
- particolari di **macchinari e di impianti per molini e piccoli pastifici** con le loro attrezzature e linee di lavorazione per le numerose industrie molitorie e della pastificazione, da decenni presenti in una vasta regione produttrice di grano duro come la Puglia ed in particolare nelle province di Foggia e Bari;
- **macchine per l'industria enologica**, un settore manifatturiero locale di antica data che è venuto sempre più qualificando i suoi prodotti, collegandosi alle coltivazioni viticole della regione che è tuttora fra le maggiori produttrici di vino in Italia;

- **macchine e impianti per la produzione del freddo** in grado di assicurare l'equipaggiamento per i sempre più diffusi processi di frigoconservazione, surgelazione e climatizzazione degli ambienti in cui è necessario garantire il microclima richiesto dalle singole lavorazioni agroalimentari;
- **impianti e servomezzi industriali** necessari per la realizzazione di vapore, acqua, servizi antincendio, aria compressa, scarichi speciali, depurazione, elettricità;
- **serbatoiume** di ogni dimensione, costruito con varie tipologie di metalli (acciaio inox, alluminio) e necessario non solo per il semplice stoccaggio di acqua e altri liquidi, ma anche per la gestione di fluidi alimentari da imbottigliare;
- **macchinari** ed impianti per coltivazione, raccolta e lavorazione dell'**ortofrutta**, molto richiesti in un'area come la Puglia ove varie tipologie di frutta e di ortaggi (agrumi, ciliegie, pomodori, carciofi, verdure, patate, cavolfiori, etc.) ed alcune loro lavorazioni costituiscono quota rilevante della produzione lorda vendibile e del fatturato di segmenti dell'industria agroalimentare locale;
- veicoli ed automezzi per il **trasporto frigorifero** di derrate deperibili che vedono in esercizio nella Città metropolitana ormai da anni alcune industrie di media dimensione (Ifac, Pollicelli) in grado anche di esportare i loro manufatti in numerosi Paesi europei e del bacino del Mediterraneo;
- contenitori in **vetro** che hanno nella provincia di Bari le loro industrie di maggiori dimensioni come la Avir, la Veme - controllate entrambe dal capitale statunitense della Owens Illinois - e la Vebad;
- **informatica** (hardware e software) per consentire l'implementazione nelle imprese di tutte le procedure idonee a garantire la gestione e l'integrazione dei dati relativi a produzione e tracciabilità dei risultati, le movimentazioni in ingresso e in uscita delle derrate e la gestione delle distinte base.

Un altro comparto da promuovere è quello della costruzione di **nautica da diporto**, puntando a riportare nell'area le attività cantieristiche che erano state avviate dalla società Bolici, poi fallita, nell'ambito del contratto d'area di Manfredonia.

Le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare, due delle quali già dimostrano la sussistenza di un nesso economico-funzionale con l'Area portuale - che tuttavia si potrebbe ulteriormente potenziare - sono:

- **industria agroalimentare** (molitoria, vinicola, olearia, pastaria, lattiero-casearia, conserviera);
- **industria vetraria** con il prossimo rientro in esercizio della Sangalli vetro a Manfredonia che sino ad un recente passato ha movimentato nel porto sabbie silicee destinate ai forni dell'impianto;
- **automotive**, comparto in cui si potrebbe sviluppare in loco una robusta supply chain non solo per il sito locale della FPT, ma anche per gli stabilimenti del Gruppo FCA prima ricordati nelle aree di Termoli, Avellino, S. Nicola di Melfi e Bari. Al momento un'attività di subfornitura all'impianto della FPT è assicurata da un'azienda locale

Settori da rafforzare:
agroalimentare,
industria vetraria,
automotive,
aeronautica

del Gruppo Manta fornitrice di trattamenti protettivi per i suoi motori;

- **aeronautica.** Anche in questo settore potrebbero svilupparsi subforniture con lavorazioni di fibre di carbonio, oggi assicurate in loco sempre dal Gruppo Manta che è fornitore esclusivo di componenti chiave per elicotteri civili AW109 e AW169 e azienda di assemblaggio delle parti mobili di coda degli alettoni di programmi Boeing 767 KC 46 Tanker.

4.2.2 Porto di Manfredonia



Recentemente acquisito all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il porto di Manfredonia è dotato di banchine che adeguatamente impiegate possono portare ad uno sviluppo del territorio circostante con la creazione di traffici non solo al servizio della Puglia settentrionale ma anche, potenzialmente, di un hinterland produttivo ben più vasto le cui esportazioni andranno merceologicamente ampliate e orientate anche in direzione di Paesi cereali per aziende molitorie daunic dell'altra sponda adriatica, dell'area balcanica e di Grecia, Turchia e del Medioriente.

Il compendio portuale conta su tre bacini distinti, il Porto Commerciale o Porto Vecchio, prospiciente il centro abitato, il Bacino Alti Fondali anche denominato Porto Isola, situato a circa un miglio a nord-est dell'abitato stesso ed il Porto Turistico, ubicato in adiacenza al Porto commerciale verso est.

Rientrano nelle competenze dell'Autorità di Sistema Portuale esclusivamente i primi due bacini, compresa l'area demaniale marittima racchiusa tra i due.

I dati di traffico evidenziano come fino al 2016 le movimentazioni abbiano segnato un trend negativo. I dati del 2017, sino a tutto agosto, hanno dato invece segnali di una positiva tendenza di crescita. L'unica tipologia di traffico presente nel Porto di Manfredonia viene svolta nel Bacino Alti Fondali che consente l'ormeggio di navi che possono essere operate dalle gru di banchina

disponibili. Ad oggi, le movimentazioni più significative per il porto di Manfredonia, risultano in prevalenza in arrivo:

- fertilizzanti per consumo di agricoltori locali
- cereali per aziende molitorie daune

Il traffico era ben maggiore negli anni scorsi e la sua diminuzione è dovuta sia alla sospensione di attività di un grande insediamento industriale della zona - come ad esempio la Sangalli Vetro, in procinto peraltro di ripartire - e sia a criticità operative che rendono meno vantaggioso scalare a Manfredonia.

Il traffico delle merci alla rinfusa, tipica attività dello scalo negli anni passati, si ritiene che possa e debba costituire il punto di riferimento per lo sviluppo immediato del porto in ragione soprattutto della vicinanza con le aree agricole del Foggiano che sono tra le più produttive del Mezzogiorno d'Italia, ma soprattutto per la presenza sempre più efficace nella stessa area di aziende di trasformazione dei prodotti agricoli e di molini e pastifici, molto orientate all'export.

Anche per quel che riguarda il traffico di prodotti lapidei e di impiantistica ci sono segnali di ripresa dei traffici che potrebbero ancora di più essere sviluppati qualora l'efficienza e la produttività dei servizi di movimentazione portuale, condizionate sia da problemi infrastrutturali che di tipo organizzativo delle imprese portuali esistenti, fosse aiutata a crescere raggiungendo i livelli dei porti vicini concorrenti.

Questo porto - costituito dal braccio commerciale e dal bacino alti fondali ove potrebbero attraccare navi da 35mila tonnellate - nonostante la sua rilevanza infrastrutturale, disponendo anche di nastri trasportatori, è tuttora sottoutilizzato, come detto in precedenza, ma potrebbe divenire - integrato nella rete di scali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - una struttura a supporto di un vasto bacino produttivo che abbraccia Capitanata, Molise meridionale, Campania Irpina - con i suoi poli industriali di Avellino (Pianodardine e Flumeri nella Valle dell'Ufita) e Benevento - e Basilicata nord-orientale, con il polo industriale del Melfese.

Tale scalo inoltre grazie alla presenza di una robusta flottiglia di pescherecci d'altura potrebbe fungere anche da centro di eccellenza per la lavorazione del pescato, per la cantieristica da diporto e da terminale marittimo per gli itinerari turistico-ambientali e per quelli religiosi, essendo ubicato in prossimità dei grandi Santuari di San Giovanni Rotondo, Monte Sant'Angelo e San Marco in Lamis. Il porto sipontino pertanto può tornare ad assolvere un ruolo significativo con gli adeguamenti funzionali previsti dal nuovo POT 2017-2019 della AdSP MAM. Nell'anno in corso sono previsti due attracchi crocieristici che potrebbero avviare stabilmente l'inserimento del porto in rotte adriatiche.

Il Porto di Manfredonia: al servizio dell'industria agroalimentare del foggiano e con potenzialità di espansione extra-regionale

4.2.3 Aeroporto di Foggia

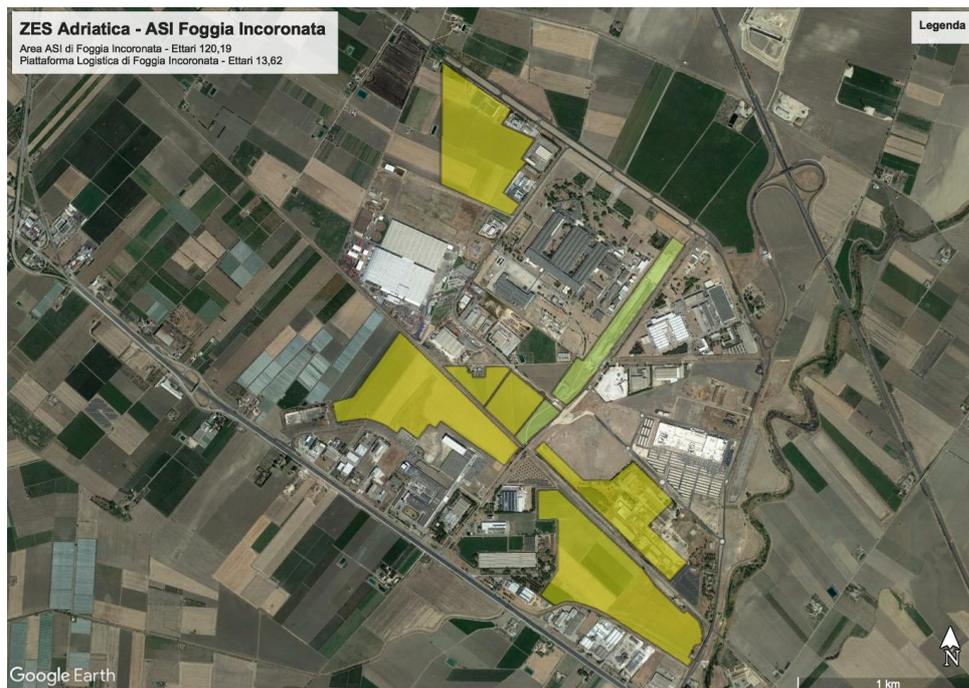


In prossimità della città di Foggia, l'aeroporto risulta ottimamente collegato con tutti gli scali portuali pugliesi della ZES del Mar Adriatico Meridionale, attraverso una fitta rete di infrastrutture stradali (S.S. 16, A14, S.S. 89).

Le aree incluse nella ZES, per una estensione di **49,62 ettari**, sono lotti liberi, di proprietà demaniale, disponibili per insediamenti produttivi.

La prevista destinazione dell'aeroporto foggiano a base operativa dei velivoli anti-incendio della Protezione Civile e l'attività elicotteristica di Alidaunia rendono possibile la creazione in loco di imprese di manutenzione e assistenza tecnica aeronautica.

4.2.4 Area ASI di Foggia Incoronata



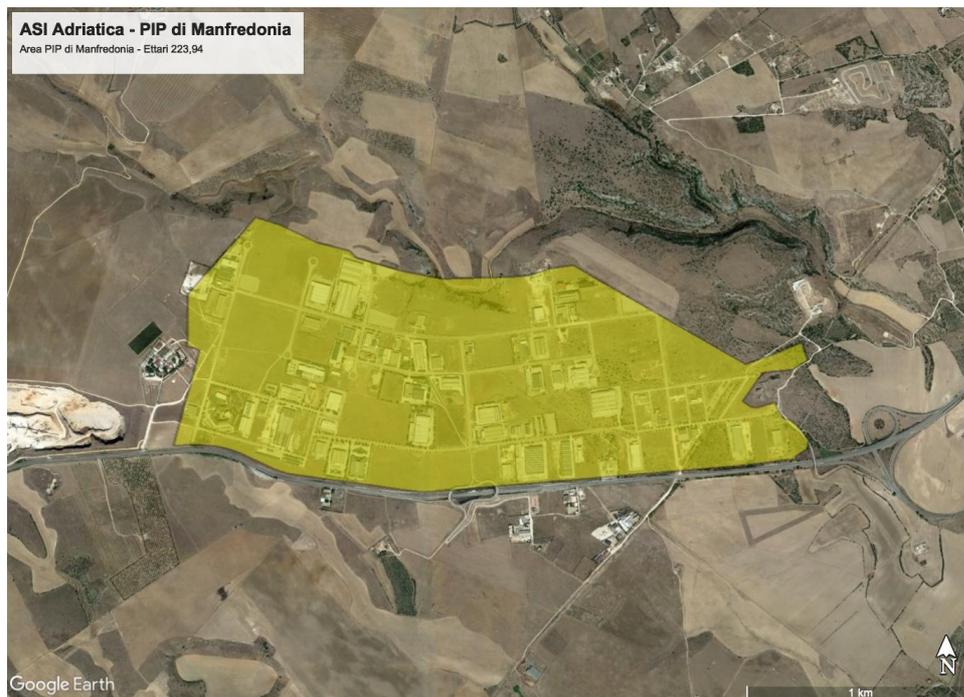
L'agglomerato ASI di Foggia-Incoronata, è collocato al centro del Tavoliere, a circa 12 Km dal centro abitato di Foggia, e ha una estensione di circa 600 ettari, sviluppandosi ai lati della linea ferroviaria e della S.S. 16, interessando i Comuni di Foggia, Carapelle e Orta Nova.

Le aree incluse nella perimetrazione ZES, per un totale di circa **132 ettari**, sono costituite da lotti liberi da insediamenti produttivi (per un totale di 95,51 ettari), e dalla Piattaforma Logistica ivi presente. Quest'ultima già opera al servizio di industrie locali e regionali e potrebbe ulteriormente beneficiare di incrementi di movimentazioni dello scalo portuale di Manfredonia, in cui è imminente il rilancio della grande vetreria della Sangalli.

In parte queste aree sono oggetto di attraversamenti di rete idrica potabile, rete idrica industriale consortile e rete fognaria consortile, inoltre risultano in parte infrastrutturate con reti private di telecomunicazioni in fibra ottica (Telecom e Fastweb).

Le aree oggetto dell'inquadramento sono di proprietà privata, ad esclusione delle strade e delle rispettive fasce di rispetto di proprietà ASI; le tempistiche di esproprio, come previsto dalla normativa di riferimento, sono di 90 gg. per occupazione d'urgenza e/o accordo bonario entro trenta giorni dal decreto.

4.2.5 Area PIP di Manfredonia



Le aree individuate, per una superficie complessiva di **223,94 ettari**, sono ubicate nel territorio comunale di Manfredonia lungo la strada statale 89 Garganica San Severo-Foggia. Il collegamento con il porto di Manfredonia avviene attraverso il semianello di circonvallazione che, sempre attraverso la S.S. 89, assicura di collegamento tra il Gargano e le principali direttrici viarie della fascia adriatica.

Nel vigente PRG le aree individuate ricadono interamente in Zona Omogenea Territoriale "D3E" (Ex DI 46 e P.I.P.) assoggettate a piano di lottizzazione di iniziativa privata, il primo, e a Piano attuativo di iniziativa Pubblica, il secondo. La percentuale di aree libere disponibili è di circa il 40%.

Le aree risultano per la quasi totalità servite dalle urbanizzazioni primarie ed è in corso l'allacciamento dell'intero compendio produttivo alla rete di acqua industriale che le attraversa.

Per quanto attiene alla vincolistica gravante sulle aree si registra la loro inclusione all'interno dei SIC – ZPS Valloni e steppe pedegarganiche e la presenza di Ulteriori contesti Paesaggistici del PPTR. La presenza dei detti vincoli non determina inedificabilità delle aree ma comporta la necessità di acquisire la VINCA positiva e l'Accertamento di Compatibilità Paesaggistica.

4.3 Polo di Barletta



Questo polo si caratterizza per la presenza di industrie del settore tessile, abbigliamento e calzature (TAC), agroalimentari e della meccanica leggera. Presente anche industria cementiera e di altri materiali da costruzione.

Il porto di Barletta, già in parte al servizio di attività di bunkeraggio di combustibili e di importazioni di materie prime per la locale cementeria del gruppo Buzzi-Unicem, dopo i previsti lavori di dragaggio potrà trarre vantaggio da nuovi flussi di import-export generabili anche da aree della Basilicata nord-orientale (Lavello), ben collegate dalla rete stradale con il capoluogo della BAT.

La zona industriale inclusa nella ZES è collocata a levante della città nella zona tra la litoranea di levante e la strada statale n. 16 bis, percorsa dalla statale n. 16 per Trani, la provinciale Callano e la ferrovia dello Stato Barletta-Bari.

4.3.1 Attività da promuovere e rafforzare

Le attività da promuovere nell'area sono riferibili ai comparti:

- del **tessile** - con la produzione di filati quasi del tutto assente nei Comuni del circondario;
- della **meccanica strumentale** con la costruzione di macchine per i settori agroalimentari, del tac e delle lavorazioni lapidee;
- della **logistica** e dei trasporti, dovendosi movimentare crescenti quantità di materie prime e prodotti finiti di un apparato manifatturiero molto vivace e di merci di imprese commerciali di rilevanti dimensioni;
- delle **energie rinnovabili** con l'installazione di nuovi parchi eolici e fotovoltaici;

- dell'**industria dell'ospitalità** puntando a produrre beni di consumo durevole richiesti dal settore turistico che ormai da anni è in rapida espansione nell'area provinciale e nell'intera regione.

Le attività di specializzazione territoriale invece da rafforzare sono quelle dei comparti manifatturieri prima richiamati - dall'agroalimentare al TAC - puntando all'incremento dimensionale delle imprese e ad una loro sempre più elevata proiezione verso i mercati internazionali.

4.3.2 Porto di Barletta



Il Porto di Barletta svolge un importante ruolo nel sistema portuale della Puglia centrale, attesa la sua funzione di porto gateway a servizio delle esigenze del tessuto industriale del territorio ed in particolare della Provincia BAT. I suoi traffici lentamente hanno ripreso a crescere dopo la crisi del 2009, mostrando una tendenza verso il ritorno ai valori del 2008 che registrarono circa 1.100.000 tonnellate di merci movimentate.

La struttura dei traffici di Barletta è sostanzialmente imperniata su rinfuse solide nella misura del 70% e prodotti petroliferi per circa il 30% con una piccola presenza di merce varia. Il calo del traffico del cemento, dei prodotti lapidei e dei prodotti chimici ha segnato la fase di crisi del porto di Barletta, mentre sostanzialmente stabile è rimasto il traffico dei prodotti petroliferi. Il traffico di cereali, invece, ha risentito da un lato dei limiti strutturali del porto con limitazioni dei pescaggi operativi, mentre il mercato dello shipping favoriva l'utilizzo di navi di maggiori dimensioni per effetto dell'allungamento dei viaggi da mercati di produzione sempre più lontani.

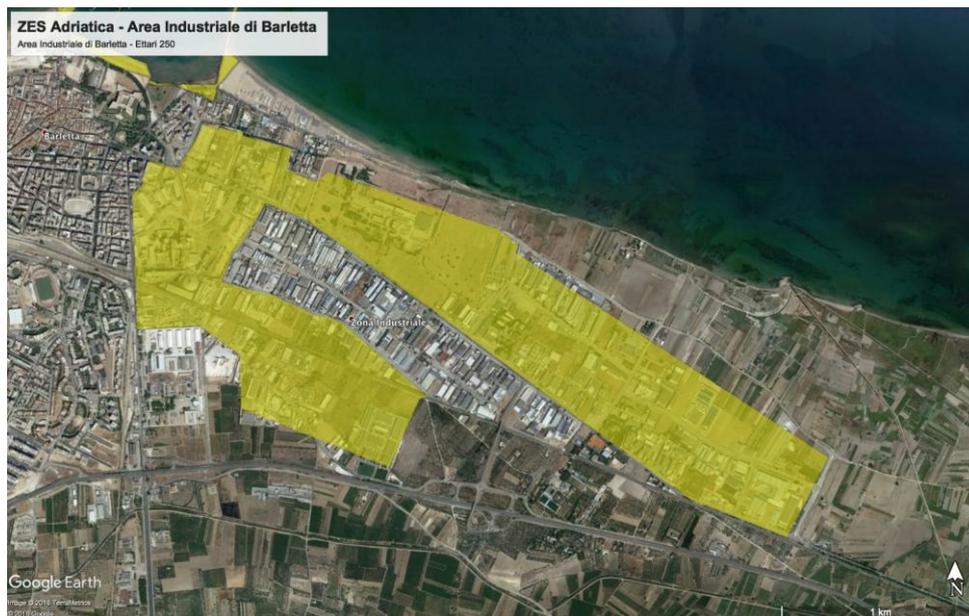
Ad oggi le movimentazioni più significative dello scalo risultano:

- prodotti raffinati per un deposito costiero;
- fertilizzanti per il consumo di agricoltori locali;

- minerali grezzi, cementi e calci per e dalla Cementeria del Gruppo Buzzi Unicem.

Lo scalo - con gli adeguamenti funzionali previsti nel nuovo Programma operativo triennale dell'AdSP MAM - si potrebbe porre sempre più al servizio di un vasto bacino produttivo che giunge sino ai confini della Basilicata nordorientale diventando elemento caratterizzante per espandere relazioni e collegamenti fra l' hinterland economico della BAT, le aree produttive cittadine inserite nella ZES e Paesi dell'altra sponda adriatica e dell'area balcanica.

4.3.3 Zona Industriale di Barletta



La zona individuata ha una estensione complessiva di **250 ettari** ed è composta da due aree a diversa destinazione urbanistica, la zona D1 che va dal mare alla ferrovia e la zona D2 che va dalla ferrovia verso l'interno. La zona D1 è industriale mentre la zona D2 è a carattere artigianale e merceologico. Le aree suddette presentano una percentuale di occupazione dell'80%.

La dotazione infrastrutturale è costituita da strade, fognatura nera, fognatura bianca, rete idrica, pubblica illuminazione, reti tecnologiche (rete telefonica e fibre ottiche) in una percentuale di circa il 75% realizzato.

4.4 Polo di Bari



Il polo di Bari integra i sistemi produttivi della omonima città metropolitana e rappresenta, insieme a Brindisi, una delle due principali “porte” della ZES Adriatica verso i mercati dell’Est Europa e del Mediterraneo orientale, grazie alla presenza del porto *core* di Bari, del porto di Monopoli e dell’aeroporto internazionale di Bari.

Questo polo, grazie alla sua collocazione baricentrica, all’accesso diretto di cui gode alla rete autostradale e ferroviaria nazionale della dorsale adriatica e alla presenza dell’Interporto Regionale della Puglia, si caratterizza per la centralità della sua funzione di principale snodo logistico regionale, in grado di connettere le diverse aree sub-regionali tra loro, al centro-nord del Paese e ai mercati europei.

Le aree produttive del barese si caratterizzano per la grande vivacità e diversificazione delle produzioni, che spaziano dalla meccanica e meccatronica (automotive, veicoli ecologici, tecnologie per il settore edile, pompe e valvole per l’energia, diagnostica ferroviaria, elettromedicali) all’agroalimentare (industria molitoria e pastaria, prodotti da forno, olearia, vitivinicola, lattiero-casearia), dal TAC alla farmaceutica, dall’ICT alla cartotecnica e all’industria dell’arredamento.

Lo scalo portuale del capoluogo, dove già si movimentano granaglie, prodotti meccanici e farmaceutici e traffici RO-RO, sarà chiamato ad assolvere crescenti funzioni di porto *feeder* al servizio di un apparato produttivo che dovrà potenziare i suoi flussi di esportazione in direzione di Aree Balcaniche, Medio-Oriente, Nord-Africa ed Estremo Oriente.

Le attuali movimentazioni dello scalo di Monopoli, legate alle importazioni di oli vegetali per la raffineria della Italtioil (gruppo Marseglia) e delle sabbie silicee per la vetreria della Veme di Castellana Grotte, potrebbero potenziarsi, non solo al servizio di un apparato manifatturiero locale diversificato ma anche con attività produttive legate alla nautica di diporto.

4.4.1 Attività da promuovere e rafforzare

Il sistema economico dell'area del barese è venuto assumendo nel tempo un assetto multisettoriale, imperniato su agricoltura sia estensiva che intensiva, industria manifatturiera, delle costruzioni ed estrattive, attività di intermediazione commerciale e creditizia, artigianato di produzione e servizi, terziario avanzato e delle libere professioni, Pubblica amministrazione, turismo.

Ad un'agricoltura, prevalentemente cerealicolo-estensiva sulle alture della Murgia e intensiva in pianura, produttrice di derrate strategiche come cereali, olive, uva, ortofrutta e latte, in grado di sostenere filiere territorialmente diffuse di trasformazioni agroindustriali, si è venuto affiancando un apparato di produzione manifatturiera che ritrova oggi i suoi comparti trainanti, anche se non esclusivi:

- nell'agroalimentare;
- nella meccanica, con alcune sue specializzazioni;
- nella chimica-gomma, farmaceutica, vetro e materie plastiche;
- nell'ICT;
- nel tessile-abbigliamento-calzaturiero;
- nel legno-mobilia;
- nei materiali per l'edilizia.

È opportuno ricordare che anche costruzioni e attività estrattive continuano a rappresentare quote significative del PIL industriale complessivo delle due aree e ad alimentare filiere di *supply chain* molto articolate.

L'insieme delle attività turistiche, a sua volta, sta crescendo contribuendo così alla produzione del reddito locale, con effetti di trascinamento su alcuni comparti manifatturieri, primi fra tutti l'agroalimentare, il legno-mobilia e l'edilizia alberghiera.

Le attività da promuovere nell'area sono riferibili ai comparti:

- **automotive**: progettazione, prototipazione e costruzione di motori ibridi ed elettrici, nuove pompe per il *common rail*, nuovi apparati frenanti, costruzione di citycar elettriche di piccola cilindrata;
- **pompe e impianti** per l'oil & gas e per il comparto idrico;
- **biotecnologie** per l'agricoltura e per la qualità e la sicurezza degli alimenti;
- **farmaceutica** e **dispositivi biomedicali** avanzati, tecnologie innovative per diagnosi e terapie d'avanguardia e di correlati biomarcatori per patologie di grande rilevanza sociale (quali ad esempio le malattie neurovegetative, quelle rare, oncologiche, metaboliche, cardiovascolari);
- **ICT**;
- **micro e nanoelettronica**, tecnologie per sensori, tecnologie per dispositivi e sistemi *embedded*, tecnologie *smart grid*, *smart metering* e *smart energy*; nanotecnologie per la riduzione dell'impatto ambientale, sintesi e fabbricazione di nano-materiali dei loro componenti e dei loro sistemi;

- **meccatronica**, macchine utensili CNC e robotica per una vasta gamma di utilizzatori nei settori dell'automotive, dell'agroalimentare, del TAC, del legno-mobilia;
- **nautica** da diporto;
- produzione di **hotellerie**;

Tra le attività da consolidare quelle legate alle produzioni agroalimentari (olearie, surgelazione), alla meccanica di precisione e alla meccatronica, all'impiantistica industriale.

4.4.2 Porto di Bari



Il porto di Bari è situato a nordovest della città vecchia ed i suoi confini sono compresi ad ovest dal molo San Cataldo ed a est dal nuovo molo Foraneo. Collocato a Sud-Est dell'Italia e tradizionalmente considerato una delle porte dell'Europa verso la penisola Balcanica ed il Medio Oriente, è uno scalo polivalente in grado di rispondere a molteplici esigenze. Tale multifunzionalità operativa può contare su banchine attrezzate per la movimentazione di varie tipologie di merce e su una rete di collegamenti, peraltro da migliorare, con ogni modalità di trasporto.

Lo scalo nel suo bacino comprende:

- banchine attrezzate per ogni tipo di traffico commerciale (rinfuse solide e liquide, containers, merci in colli, prodotti siderurgici, legnami ecc.);
- banchine al servizio di navi traghetto RO-RO;
- banchine per navi da crociera e relative sistemazioni per i crocieristi;

In aggiunta a quelli operanti in porto, nelle sue immediate adiacenze esistono un frigorifero per la conservazione di prodotti congelati e surgelati ed una vasta area al servizio dei containers per deposito, riparazioni, riempimento/svuotamento ecc.

La polivalenza del porto può avvalersi della sua vicinanza alla rete ferroviaria nazionale ed a quelle stradali ed autostradali, che consentono il rapido collegamento con tutti i centri industriali, agricoli e commerciali dell'Italia meridionale.

L'attuale sviluppo di banchine operative è di circa ml 2.500 mentre gli spazi a ridosso sono ampi 260.000 mq. La colmata di Marisabella dispone di ulteriori 1.000 metri di banchine con fondali di 12,5 metri, oltre a 350.000 mq di spazi per deposito merci e sosta di veicoli. Le movimentazioni più significative in arrivo al porto di Bari riguardano:

- cereali per i gruppi Casillo, Divella e altre imprese molitorie minori;
- fertilizzanti per il consumo di agricoltori locali;
- prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi per lavorazioni di imprese metalmeccaniche del territorio pugliese e della vicina Basilicata;
- prodotti chimici;

In partenza si movimentano invece prevalentemente:

- prodotti alimentari;
- farmaceutici;
- macchine per l'oil & gas;
- macchinari per edilizia;
- quadri elettrici;
- mobilio.

Il porto di Bari è interessato, altresì, da un numero molto elevato di attracchi crocieristici (Costa Crociere, MSC) e da un intenso traffico di traghetti diretti principalmente verso Albania, Grecia e Montenegro. A Bari scala anche una linea *seaway*.

4.4.2.1 Porto di Bari e il 5G

Al fine di dare attuazione alla Comunicazione CE n.2016/588, c.d. "5G Action Plan" entro il 2020, il Ministero dello Sviluppo Economico (MISE), con avviso pubblico del 16 marzo 2017, ha aperto la procedura per l'acquisizione di proposte progettuali per la realizzazione di sperimentazioni pre-commerciali nella disponibilità di spettro radio 3.6 - 3.8 Ghz.

Bari-Matera 5G è il progetto con cui TIM, Fastweb e Huawei si sono aggiudicate, congiuntamente, il bando di gara del MISE per la sperimentazione della nuova tecnologia 5G nelle due città: 52 partner di eccellenza (7 centri universitari e di ricerca, 34 grandi imprese e 11 pubbliche amministrazioni) ed oltre 70 *use cases* per un investimento di oltre 60 milioni di euro in 4 anni.

La rete 5G, ad alta velocità e bassa latenza, consentirà una capacità trasmissiva 10 volte superiore a quella del 4G. Saranno sperimentati servizi innovativi in settori come la sanità, l'industria 4.0, il turismo, la cultura, l'automotive, la logistica e la sicurezza pubblica.

In questo contesto, il porto di Bari diventerà il primo porto europeo 4.0³⁰: *living hub* ed *innovation hub*, al servizio di:

- Sicurezza perimetrale e ambientale;
- Controllo accessi e monitoraggio dell'area;
- Servizi a supporto della logistica portuale;
- Automatizzazione operazioni carico e scarico;
- Potenziamento della gestione di merci e persone.

Il 5G sarà utilizzato, per esempio, **per facilitare la manutenzione dei motori delle navi della Isotta Fraschini Motori**: grazie ad uno *smart helmet*, il personale potrà fornire assistenza agli operai impegnati nelle attività di montaggio e smontaggio del motore, attraverso indicazioni tridimensionali che si sovrappongono all'immagine del motore. Velocità, efficacia e qualità del lavoro.

4.4.3 Porto di Monopoli



Il Porto di Monopoli è attiguo alla zona industriale della città, segnata fra l'altro dalla presenza della Italtioil del Gruppo Marseglia - un grande complesso dell'industria chimica che utilizza il porto come area di sbarco della materia prima necessaria alla produzione di biodiesel - di imprese meccaniche, agroalimentari, e delle materie plastiche. Nello stesso porto sono sbarcate le sabbie silicee necessarie alla produzione della VEME, grande vetreria in joint-venture fra la multinazionale statunitense O-I Owens Illinois e il gruppo locale Vinella, sita nel vicino Comune di Castellana Grotte.

³⁰ Partner dell'iniziativa *Smart Port* sono: l'Autorità Portuale del Mare Adriatico Meridionale, TIM, Fastweb, Poliba, Leonardo, Bosch, Athonet, Rai Way.

Le due maggiori movimentazioni dello scalo monopolitano pertanto hanno collegamenti funzionali con industrie della città e dell'hinterland. Lo scalo è entrato nella circoscrizione della soppressa Autorità Portuale del Levante nel novembre del 2007, e da allora ha registrato continui e costanti aumenti di traffico, salvo modeste flessioni periodiche legate a problematiche temporanee delle singole categorie merceologiche che fanno sentire il loro effetto quando il numero delle merci movimentate è limitato. Nel 2015 il porto di Monopoli ha movimentato 430mila tonnellate di merci. Da segnalare nel porto una significativa presenza di una flotta di pescherecci che continua ad essere impiegata in un'attività che, nonostante la crisi del settore, mantiene una sua vitalità ed importanza economica e culturale per la città, anche per la presenza di una marineria molto preparata ed attiva.

Il porto, quando svolge funzioni legate all'imbarco/sbarco di merci, diventa una vera e propria "porta" di un vasto territorio produttivo, costituendo sia il punto di partenza verso una destinazione più o meno lontana, ma soprattutto il luogo di accesso alla città, a parte del suo apparato industriale e ad aziende di Comuni circostanti. Quando svolge la funzione passeggeri, essa si declina esclusivamente nell'accosto di navi da crociera, di piccole dimensioni ma del segmento "crocierismo di lusso", e pertanto lo scalo diventa punto di approdo con valenza turistica e costituisce il primo contatto con un centro urbano che conosce da anni un rilevante sviluppo dell'industria dell'ospitalità.

Il piano regolatore portuale vigente prevede che all'imboccatura possano essere raggiunte profondità sino a 10.00 m rispetto al l.m.m., mentre, nell'area commerciale e nel bacino di evoluzione si possono raggiungere profondità sino a 9.50 m.

4.4.4 Aeroporto di Bari

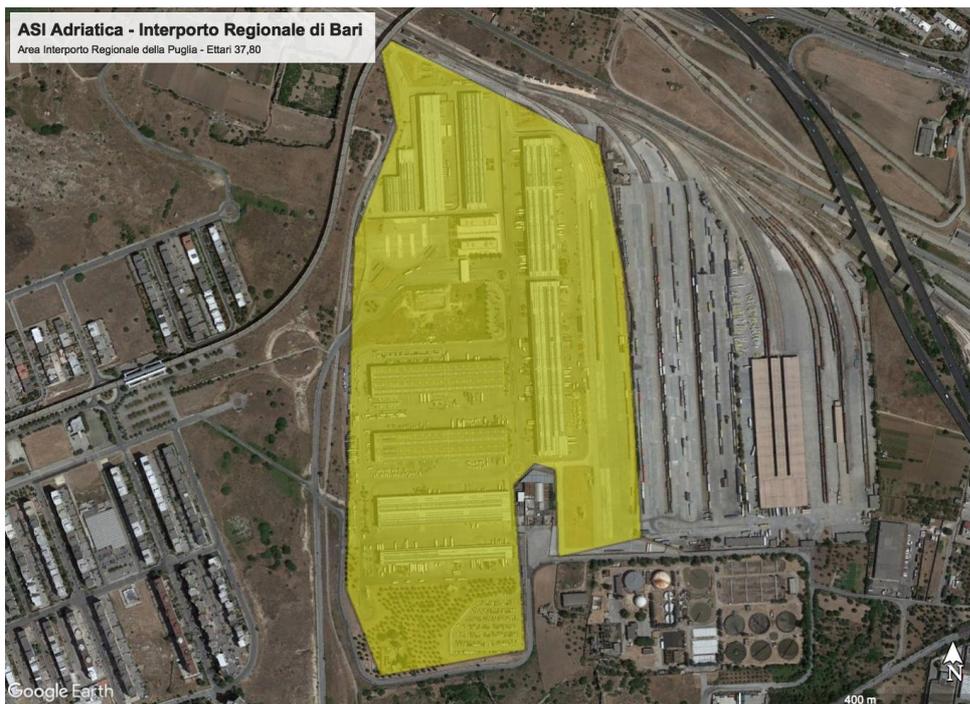


L'area aeroportuale inserita nella ZES, estesa per circa **18 ettari**, è un'area prevalentemente libera proveniente dall'ex-aeroporto militare. Il piano di sviluppo aeroportuale, approvato da ENAC, prevede infatti l'annessione delle

aree dell'Aeroporto Militare di Bari-Palese (Demanio dello Stato-Difesa), come indicato nell'Accordo Tecnico tra il Ministero della Difesa, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (rappresentato da ENAC) ed Aeroporti di Puglia S.p.A. per *“il trasferimento al Demanio Pubblico dello Stato-Ramo Trasporti/Aviazione Civile – di immobili attualmente iscritti al Demanio Pubblico dello Stato Ramo Difesa/ Aeronautica del 25.05.2011.”*

Il suddetto piano di sviluppo prevede che nelle aree aeroportuali ex-militari si possano realizzare anche insediamenti produttivi e logistici.

4.4.5 Interporto Regionale della Puglia



L'area dell'Interporto di Bari è collocata sud ovest del centro abitato di Bari, in un contesto territoriale che connette l'infrastruttura portuale di Bari con i più rilevanti vettori infrastrutturali viari e ferroviari (rispettivamente A14 e dorsale adriatica delle Ferrovie dello Stato); i principali nodi intermodali (interporto e aeroporto di Bari-Palese). Inoltre tale contesto è caratterizzato da una infrastruttura portante principale quale l'asse viario che ospiterà la prossima camionale che conetterà il porto al nuovo casello autostradale A14 "Bari Nord".

Nel contesto territoriale in cui è collocata l'area dell'Interporto di Bari sono presenti l'autostrada A14 e dorsale adriatica delle Ferrovie dello Stato, la piattaforma logistica dell'Interporto, l'aeroporto di Bari-Palese.

Oggi l'Interporto Regionale della Puglia è una infrastruttura pienamente operativa. L'area attualmente ospita su circa 440.000 mq di superficie fondiaria, di cui circa 75.000 mq destinati a terminal intermodale, 90.000 mq di magazzini logistici e di edifici direzionali con circa 50 aziende, tra cui alcune appartenenti ad importanti top-players internazionali, attive in particolar modo nel comparto dell'e-commerce, per un totale di circa 2.000 occupati diretti (quelli indiretti, di numero decisamente maggiore, non risultano quantificabili in base alle molteplici e differenti attività collegate a

quelle del comparto logistico). L'area inclusa nella perimetrazione della ZES si estende per **38,30 ettari**.

L'Interporto può essere considerato l'unica infrastruttura di tale tipologia nell'area adriatica meridionale che serve il grande mercato locale, ma in grado di intercettare anche i traffici merci provenienti e diretti sia verso l'area balcanica, in relazione ai collegamenti RO/PAX attivi dal Porto di Bari, sia con il Far-East e l'area mediorientale, grazie alla crescita di nuovi servizi di linea per il traffico container dal medesimo scalo portuale.

La rilevanza della struttura interportuale in ambito nazionale e comunitario è stata attestata, già preventivamente alla realizzazione dell'opera, dall'ottenimento, tramite procedura di evidenza pubblica, della qualifica di "concessionario" per la gestione dell'infrastruttura nonché delle risorse di cui alla Legge 240/90 (prima posizione nella graduatoria di merito) e più recentemente con l'inserimento da parte della Commissione Europea del progetto di ampliamento tra gli interventi suscettibili di essere finanziati con le risorse del "Piano Juncker".

Inoltre, analogamente al Porto di Bari, l'Interporto Regionale della Puglia è incluso, quale Terminal Ferroviario-Stradale (TFS), tra i nodi della rete centrale ("Core") della rete transeuropea dei trasporti (Trans-European Transport Network) – Corridoio V "Scandinavo-Mediterraneo" come da Regolamento UE 1315/2013.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario dal terminal intermodale dell'Interporto sono disponibili quotidianamente collegamenti diretti (50 treni/settimana completi per contenitori e/o casse mobili) con numerose destinazioni nazionali e internazionali. (Milano, Bologna, Villa Selva, Catania, Padova, Villach, Hall). Il terminal intermodale dell'interporto, così come quello adiacente di Bari Ferruccio, gestito unitariamente per quanto riguarda le attività di movimentazione dei contenitori da una società del Gruppo Interporto in contratto di rete sottoscritto con Terminali Italia Srl (società del Gruppo FS), è collegato alla rete principale nazionale tramite la stazione di Bari Lamasinata con un raccordo di cui è previsto, come si vedrà fra breve, un ulteriore miglioramento funzionale.

Un'altra società del gruppo Interporto potrebbe gestire il raccordo ferroviario potenzialmente al servizio di numerose aziende dell'agglomerato Bari-Modugno del Consorzio ASI anch'esso collegato alla rete nazionale tramite la stazione di Bari Lamasinata, ma non ancora in esercizio.

Nel periodo 2009 (anno di ultimazione dell'interporto) al 2015, in base all'effetto moltiplicatore legato alla realizzazione della struttura, è stata attestata una crescita del traffico ferroviario merci (treni in arrivo/partenza) di circa il 30% e un incremento dei contenitori movimentati pari a circa il 66%.

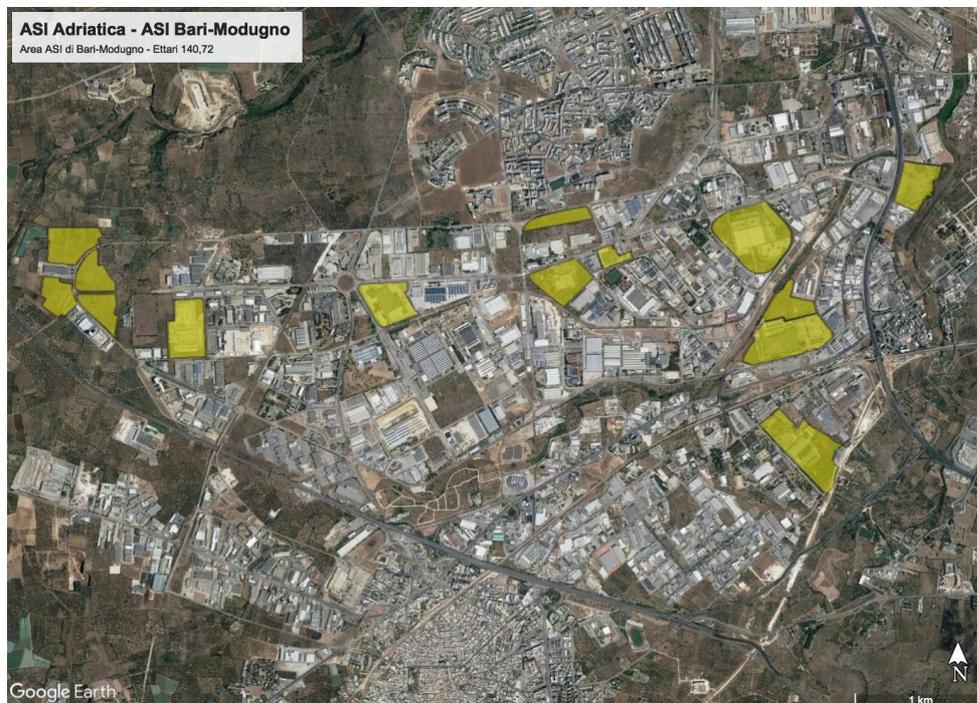
Tra i servizi a disposizione degli operatori della logistica e dei trasporti nell'ambito della struttura interportuale si evidenzia la presenza di una Sezione Operativa Territoriale dell'Agenzia delle Dogane, nonché di un'area di temporanea di custodia per contenitori di merci di tipologia ADR che consente - tramite l'attivazione di un corridoio doganale - di sperimentare un servizio di cd "banchina lunga" con il Porto di Bari.

Per quanto riguarda i progetti in fase di attuazione da parte di Interporto Regionale della Puglia Spa si segnalano in particolare:

- la nuova stazione - posto di movimento “Bari Ferruccio”, finanziata attraverso risorse nazionali e comunitarie nell’ambito del ciclo di programmazione 2014/2020, che prevede la realizzazione di un nuovo di fascio di binari di presa/consegna di lunghezza adeguata agli standards europei di 750 mt che, essendo ubicato a nord dei terminals intermodali della struttura interportuale e dello scalo di Bari Ferruccio rispetto a Bari Lamasinata, consente di efficientare le manovre ferroviarie di “ultimo miglio” con evidenti economie di tempi e costi;
- il completamento del I° stralcio della viabilità di PRG ASI-INTERPORTO-S.S.16.

Si evidenzia inoltre che l’Interporto, unitamente al Comune capoluogo (soggetto capofila) e al Politecnico di Bari, è risultato aggiudicatario di un finanziamento nell’ambito del Programma TEN-T, finalizzato alla stesura della progettazione preliminare e all’analisi legale, economica e finanziaria per l’implementazione di un modello PPP sulla cd. “Strada Camionale di Bari”, con l’obiettivo di canalizzare il traffico dei mezzi pesanti dal porto alle aree retroportuali, col fine primario di alleggerire il traffico urbano, migliorare la viabilità e potenziare l’interconnessione intermodale mare-ferro. A tal proposito questa infrastruttura stradale, in ragione della distanza ridotta, costituirà il collegamento di ultimo miglio tra l’interporto e il porto di Bari.

4.4.6 Area ASI di Bari-Modugno



L’area ASI di Bari-Modugno-Bitonto è collocata a sud ovest del centro abitato di Bari, meno di 10 km dal Porto, in un contesto territoriale che connette l’infrastruttura portuale di Bari con i più rilevanti vettori infrastrutturali viari e ferroviari (rispettivamente A14 e dorsale adriatica delle Ferrovie dello Stato); i principali nodi intermodali (interporto e aeroporto di

Bari-Palese). Inoltre tale contesto è caratterizzato da una infrastruttura portante principale quale l'asse viario che ospiterà la prossima camionale che conetterà il porto al nuovo casello autostradale A14 "Bari Nord". Da sottolineare come la realizzazione di quest'ultima opera permetterebbe all'area di integrarsi più pienamente alle funzioni commerciali del Porto di Bari, divenendo punto di stazionamento di container in transito e/o di realizzazione di successive lavorazioni di beni intermedi, che potrebbero poi ripartire come prodotti finiti verso la destinazione finale con la stessa modalità di trasporto.

Dai primi insediamenti ad oggi, nel corso di oltre 5 decenni, con vari interventi di infrastrutturazione sono stati realizzati oltre 70 km di rete viaria ed è stato così consentito a più di 600 aziende operanti anche nel settore della distribuzione e dei servizi di insediarsi e dare occupazione diretta e nell'indotto a circa 15.000 addetti. L'agglomerato è dotato di tutte le reti di urbanizzazione primaria e secondaria e di un acquedotto ad uso industriale di proprietà del Consorzio ASI.

Tutte le infrastrutture consortili sono gestite da Assistenza e Servizi alle Imprese SpA (ASI SpA), società partecipata al 100% dal Consorzio ASI di Bari.

Le specializzazioni produttive più significative delle aziende ubicate nell'agglomerato industriale di Bari-Modugno risultano essere:

- la meccanica, la prima in assoluto per numero di addetti grazie alla presenza di grandi industrie dell'automotive con molti loro subfornitori, e poi alla produzione di pompe, valvole e sistemi per l'energia, armamento ferroviario, motoristica, tecnologie e materiali per l'edilizia, apparecchi per il condizionamento, carrozzerie per veicoli industriali, veicoli ecologici, macchine olearie, quadri elettrici, tubisterie, mezzi di sollevamento, e piccole fusioni, manutenzioni di materiali ferroviari, impiantistica;
- la chimica in una vasta articolazione di suoi sottosettori e cioè produzione di pneumatici, farmaceutica, vetro cavo, vernici, collanti e beni per l'igiene domestica e industriale, lampade;
- l'industria editoriale con i grandi stabilimenti per la stampa di Corriere della Sera, la Repubblica, e altre industrie grafiche di minori dimensioni;
- l'agroalimentare, molto meno presente delle prime tre sezioni, con lattiero-caseario, torrefazione di caffè e semilavorati per l'industria dolciaria;
- l'energia, con generazione in una centrale a turbogas da 780 MW del Gruppo Sorigenia;
- l'ICT con alcuni call center;
- i servizi municipali con le sedi e i depositi di alcune aziende della Municipalità di Bari che li gestiscono (Amiu, Amtab e Amgas).

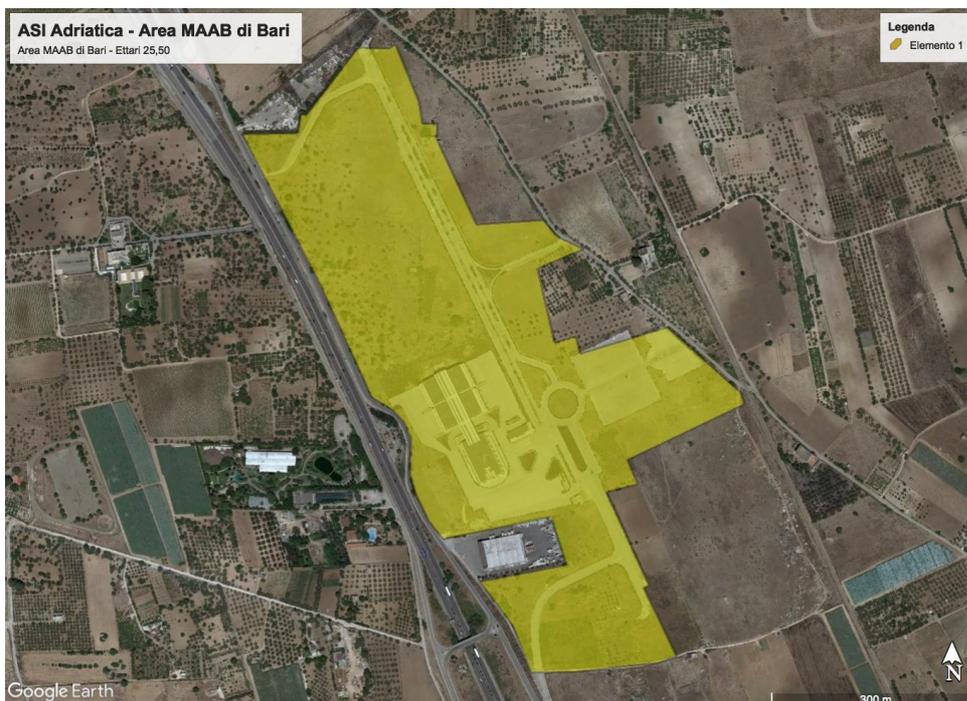
L'area presenta un elevato livello di saturazione da parte di insediamenti produttivi, anche se alcuni di essi non sono più operativi. Nella difficoltà di individuare un'area omogenea con alta percentuale di superficie disponibile, si è scelto di privilegiare aree libere che, pur non contigue, si allineano lungo

L'asse della futura camionale e dunque presentano un alto interesse per i futuri insediamenti o ampliamenti. L'area individuata, della superficie totale di circa **141 ettari**, si compone di tre tipologie di lotti:

- aree libere di proprietà ASI (36,16 ettari)
- aree libere di proprietà privata (27,34 ettari)
- opifici dismessi (circa 77,22 ettari)

Alcune aree non sono interessate da alcun vincolo, altre presentano un vincolo paesaggistico ai sensi della L. 1497/39, in alcune di esse vi sono anche vincoli idrogeologici.

4.4.7 MAAB

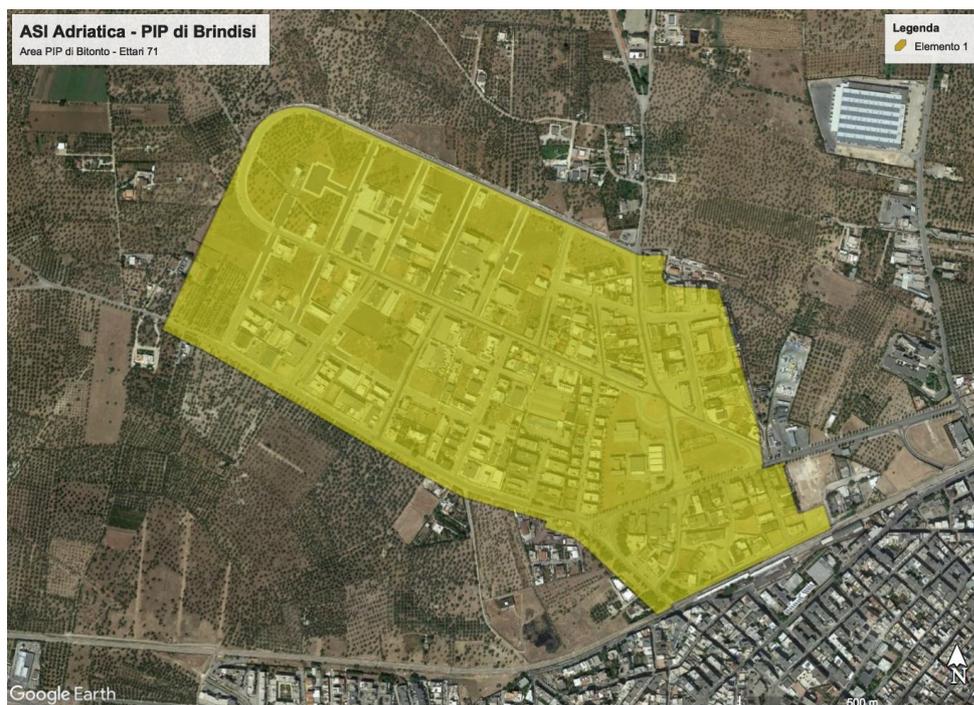


L'area del Mercato Agro Alimentare di Bari, estesa per circa **25 ettari**, è collocata sud est del centro abitato di Bari, a circa 10 km dal Porto, in un contesto territoriale ad altissima accessibilità in quanto, attraverso la SS 100, il capoluogo è connesso con tutto il quadrante sud-orientale della Città Metropolitana, e con la città di Taranto.

Il MAAB nasce con l'intento di realizzare a Bari una piattaforma logistica di III livello, capace di dare nuovo impulso al comparto agro-alimentare dell'intera provincia attraverso la realizzazione di una struttura al passo con i tempi, in linea con altre strutture simili in Italia e all'estero e, soprattutto, in grado di soddisfare la domanda degli operatori del settore.

La funzione primaria del mercato consiste nel dare una significativa opportunità agli operatori del settore orto-frutticolo di essere organizzati in una struttura che, nel rispetto dei requisiti di carattere igienico-sanitario, sia in grado di offrire i supporti logistici tipici di un centro di smistamento della merce fresca o conservata sui mercati locali, nazionale ed internazionali tramite terminali ferroviari, marittimi, aerei e stradali, facendone un polo di attrazione per l'agro-alimentare pugliese.

4.4.8 Area PIP di Bitonto



La zona PIP di Bitonto, inserita nella ZES per una estensione di circa **71 ettari**, è situata a nord-ovest del centro abitato, in direzione della città di Molfetta. È separata dal centro cittadino da una linea ferroviaria e l'immissione è possibile tramite un attraversamento a raso con quest'ultima ed un sottopasso sia carrabile che pedonale. La zona risulta strategicamente ubicata nei confronti di grandi infrastrutture viarie come l'autostrada A14 e delle infrastrutture cittadine di maggior rilievo, come la SP218 (cosiddetta "Poligonale").

Il Piano PIP-PPE ha dotato la zona sia di un regolamento rappresentante la normativa di attuazione del piano per le zone D1 come da PRG, sia di un regolamento per l'assegnazione dei lotti, tutt'ora in esecuzione. L'area rappresenta una zona omogenea di tipo D1, e quindi per l'ubicazione di imprese di artigianato o di piccole industrie. Tutta l'area è attualmente caratterizzata da un Piano di riconversione in Area Produttiva Paesaggisticamente ed ecologicamente attrezzata APPEA così come indicato dal PPTR. Il piano di riconversione in APPEA sarà approvato entro il 2018.

La zona è servita da un reticolo stradale completamente realizzato che rende accessibili tutti i lotti occupati e liberi. Tutte le infrastrutture già presenti (acqua potabile e fogna, rete telefonica con fibra ottica in fase di realizzazione, rete di illuminazione pubblica e rete gas) sono realizzate per tutta l'estensione della zona.

La zona artigianale, nelle analisi del PPTR, rientra nelle figure relative alle componenti culturali ed insediative e nello specifico ai "paesaggi rurali", i quali sono gli unici ad interessare il territorio in oggetto. Solo una parte della zona artigianale è caratterizzata da ulteriori Contesti paesaggistici ossia dal "Parco Agricolo Multifunzionale di Valorizzazione delle Torri e dei Casali del Nord barese". Il presente contesto è in fase di ridefinizione attraverso

istruttoria a seguito dell'adozione del DPP del PUG ed anche nella fase di approvazione del Piano di riconversione in APPEA dell'intera area.

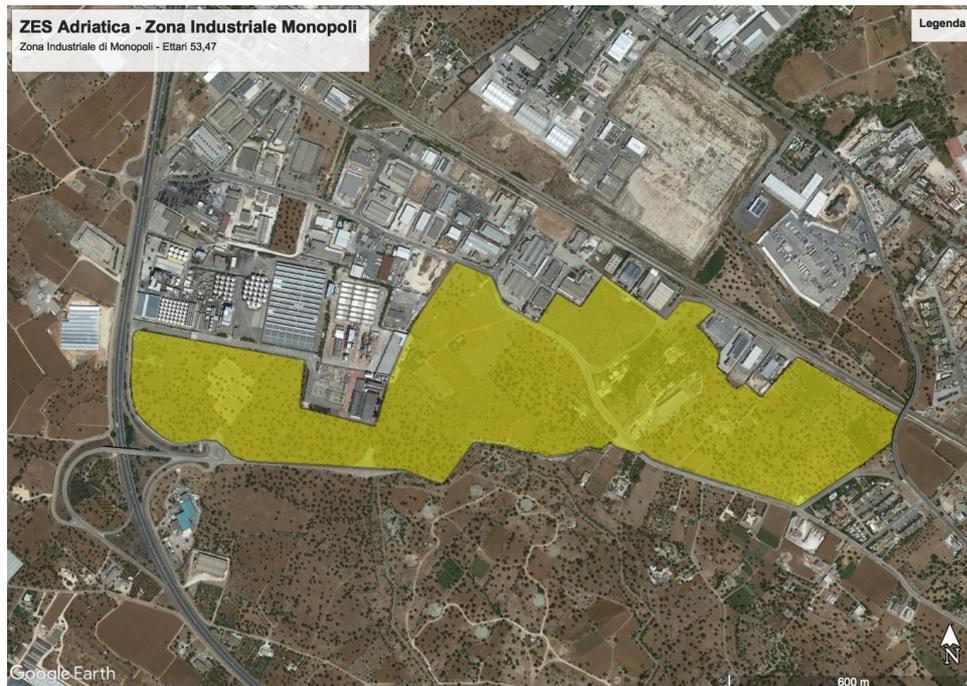
Il territorio comunale di Bitonto e la zona PIP sono interessati da interventi previsti dal Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia che ne migliorano il collegamento con il porto. In particolare sono previsti interventi relativamente a:

- A14 - Nuovo casello Bari Nord;
- Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16;
- SS96 - Realizzazione di un collegamento diretto con il nuovo casello Bari Nord sulla A14 e con la zona A.S.I. Bari Modugno con sezione tipo B;
- SP231 - Adeguamento funzionale e messa in sicurezza nell'area di Bitonto con sezione tipo D.

Tali interventi avranno un impatto diretto sul territorio comunale:

- il miglioramento del collegamento tra la SS.16 e la A14 tra lo svincolo di Giovinazzo sud e il casello autostradale di Bitonto, attraverso l'adeguamento della SP 88 a strada di categoria C (intervento s 2002), è in sintonia con l'obiettivo di reindirizzare i flussi, soprattutto dei mezzi pesanti, dalla SS16 verso l'autostrada e quindi verso il porto;
- gli interventi di realizzazione del nuovo casello autostradale di Bari nord nel territorio di Bitonto (intervento s 2004 a) e di realizzazione della "Camionale di Bari" (intervento s 2004 b), consentiranno di realizzare un vero e proprio asse dei servizi di rango regionale destinato a collegare l'aeroporto, l'interporto e il porto di Bari, alla viabilità autostradale.
- Con riferimento alla SS.96, si prevede la realizzazione di una variante del suo tratto terminale con sezione stradale del tipo B (intervento s 2007) che consente di realizzare un by-pass per superare l'attuale criticità costituita dall'attraversamento di Modugno e dalla presenza del nodo complesso di connessione tra la SS 96 e la SP. 231 (ex SS.98). La variante si connette della SS. 9 si connette alla SP 231 in corrispondenza del nuovo casello di Bari Nord e quindi alla camionale di Bari, collegando quindi tutte le aree interne della Murgia barese e il Materano, non solo con l'autostrada, ma anche con l'aeroporto, l'interporto e il porto di Bari.
- Infine l'adeguamento della SP 231 a strada di categoria D (intervento s 2008) consentirà di risolvere i problemi di sicurezza del tracciato, densamente insediato da attività produttive, commerciali e di deposito.

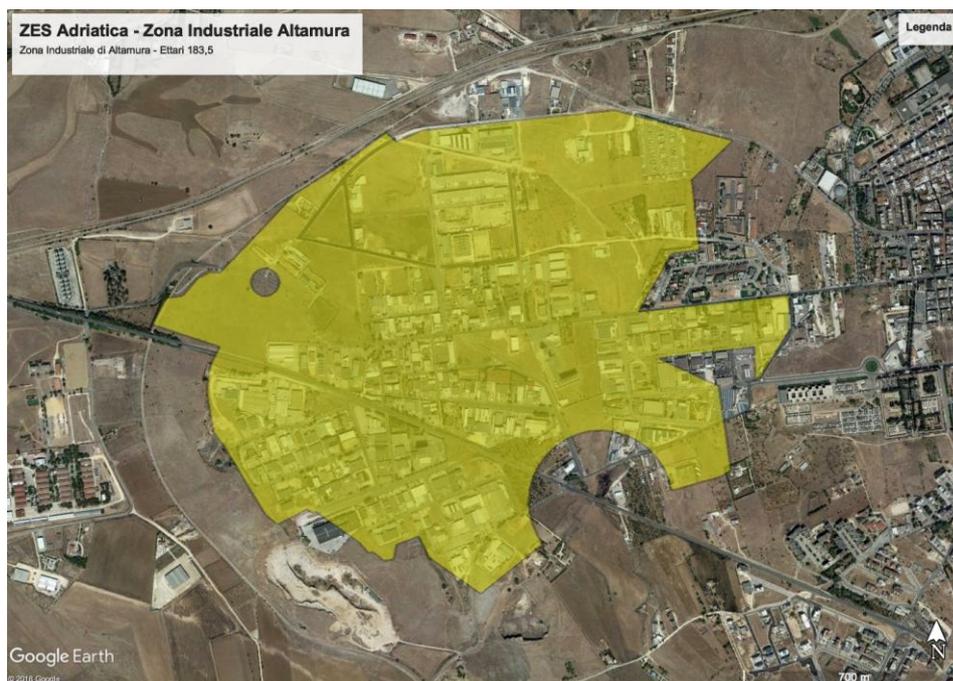
4.4.9 Zona Industriale di Monopoli



La zona industriale di Monopoli è situata nell'area immediatamente prospiciente lo scalo portuale della città. Significativa la presenza di aziende di un certo rilievo, tra cui emergono gli stabilimenti della Mer.Mec - leader mondiale nella diagnostica ferroviaria e nel segnalamento - della Black Shape (aeronautica), della Block Shaft (antifurti meccanici), della Casa Olearia Italiana del Gruppo Marseglia - fra i maggiori produttori internazionali di biodiesel e di energia da biomasse - della Eco Leather, attiva nella lavorazione di pellami per automotive e arredamento. Presenti anche, fra le altre aziende insediate nella zona industriale, la Surgelsud (surgelazione di prodotti agricoli e ittici), la Plastic Puglia del Gruppo industriale Colucci (tubi in polietilene e sistemi per l'irrigazione), la Socoges (motoristica), la Marr del Gruppo Cremonini, la SRB nel settore impiantistico.

Le aree individuate per l'inserimento nella ZES, per un totale di circa **53 ettari**, sono libere da insediamenti e ottimamente collegate con il porto di Monopoli e con gli altri porti della ZES del Mar Adriatico Meridionale – Bari e Brindisi, in particolare – grazie alla S.S. 16.

4.4.10 Zona Industriale di Altamura



L'area inserita nella ZES, estesa per **183,50 ettari**, consiste nella Zona Industriale-Artigianale di via Gravina, individuata come D1 del PRG vigente. Questa area si sviluppa lungo l'asse che conduce a Gravina ed è attraversata dalla SS 96, risultando dunque ben servita da infrastrutture viarie, tra le quali quelle che conducono anche alla stazione ferroviaria. Tale zona industriale è destinata all'insediamento di opifici artigianali e di piccole industrie, nonché di impianti agroalimentari.

L'area della Murgia altamura presenta un'articolazione infrastrutturale stradale costituita da:

- S.S. 96, che collega Bari e il nodo autostradale della A14 con Altamura attualmente interessata da lavori per ampliamento a quattro corsie;
- S.S. 96-bis che collega Altamura con il cuore della Basilicata-direzione Gravina in Puglia, arrivando fino a Potenza;
- S.S. 99 che collega Altamura con Matera, importante centro turistico e patrimonio Unesco, designata Capitale Europea della Cultura 2019.

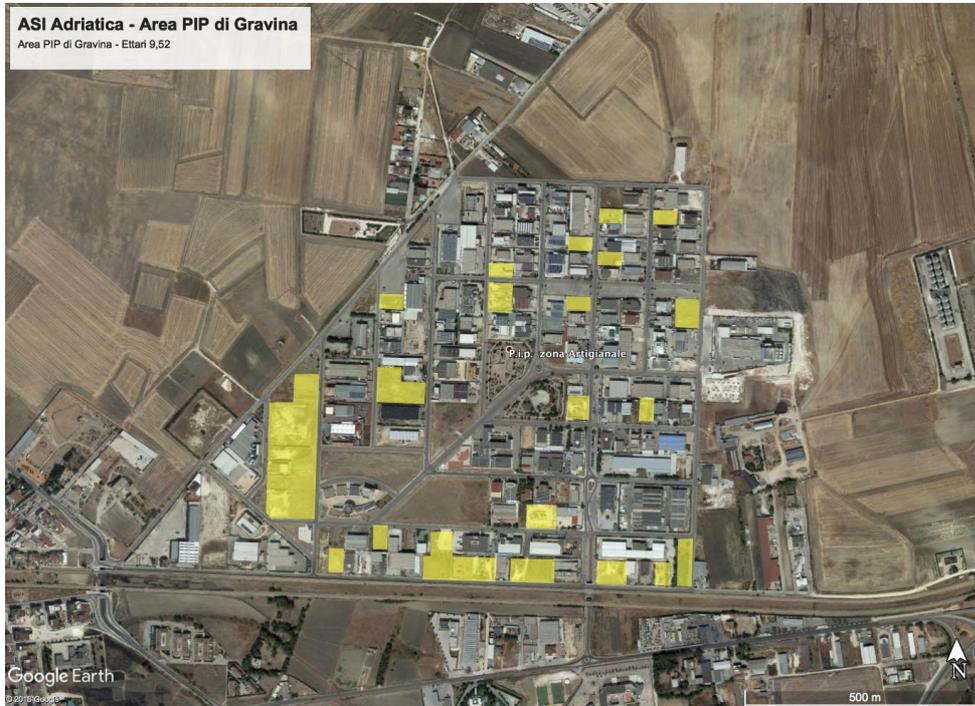
Le infrastrutture secondarie sono costituite da:

- S.P. 238 che collega Altamura ai comuni del nord barese (Barletta – Andria – Trani), e consente il collegamento con il sito di Castel del Monte, patrimonio UNESCO;
- S.P. 235 che collega Altamura a Gioia del Colle e lo snodo autostradale della A14 direzione Taranto, passando per Santeramo in Colle, per poi continuare sulla S.P. 239, fino ad arrivare ad Alberobello, sito UNESCO della Regione Puglia.

Il territorio è attraversato da una linea ferroviaria gestite dalle Ferrovie dello Stato (FF.SS.) e una linea ferroviaria una gestita in concessione dalla F.A.L. (Ferrovie Appulo-Lucane). Dal punto di vista del sistema portuale, può

contare sui porti di Bari e Taranto. Per quanto riguarda, invece, l'accessibilità aeroportuale, essa è servita dall'aeroporto Karol Wotylia di Bari-Palese, collegato dalla S.S. 96 direttamente al territorio del Comune di Altamura.

4.4.10 Area PIP di Gravina



L'area PIP di Gravina di Puglia, collocata a ridosso del centro abitato, a nord-est dello stesso, ospita aziende attive nei settori dell'agroalimentare, del manifatturiero, della meccanica e dell'impiantistica. L'accessibilità è garantita dalla sua prossimità alla S.S. 96 che la collega ad Altamura e a Bari e alle reti ferroviarie delle Ferrovie dello Stato e delle Appulo-Lucane.

Le aree ricomprese nella ZES sono costituite da 44 lotti inedificati per un totale di 9,525 Ha.

4.5 Polo di Brindisi



Il capoluogo e il territorio provinciale costituiscono un'area cerniera fra il Salento e i suoi numerosi addensamenti manifatturieri a sud, il grande polo industriale e infrastrutturale di Taranto-Grottaglie ad ovest e la Città Metropolitana di Bari a nord e pertanto le grandi infrastrutture locali - porto, aeroporto, ferrovia lungo la linea adriatica, strada statale 16 Adriatica (nord-sud) e strada statale 7 (est-ovest) - costituiscono uno snodo di importanza nazionale e internazionale, al servizio di tre vaste realtà territoriali e delle esigenze trasportistiche delle loro imprese e di mobilità dei loro abitanti.

Questo polo si caratterizza per la presenza di industrie energetiche, chimiche aerospaziali, meccaniche, agroalimentari e del TAC.

Il porto di Brindisi, che già oggi per le sue movimentazioni legate all'industria energetica e chimica è il primo fra tutti quelli amministrati dall'ADSP MAM, potrà accrescere ulteriormente i suoi traffici non solo in relazione a nuovi insediamenti industriali prevedibili nel suo retroporto, ma anche in collegamento con industrie meccaniche, agroalimentari e del TAC del Salento, una parte delle quali (ad esempio Case New Holland, macchine movimento terra) già lo utilizzano per le loro esportazioni.

Lo scenario euromediterraneo è quello in cui deve collocarsi sempre di più il porto di Brindisi, soprattutto all'indomani dell'inaugurazione del raddoppio del Canale di Suez e dei più ampi flussi di trasporto marittimo che ne sono derivati: un orizzonte che, peraltro, dovrà riguardare anche gli altri scali dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, impegnata nella promozione di nuovi traffici sulle loro banchine.

4.5.1 Attività da promuovere e rafforzare

Le attività da promuovere e rafforzare nel medio e lungo termine sono ricomprese nelle seguenti filiere:

- **Energia** rinnovabili e tecnologie per la generazione lo stoccaggio di energia.

Se sino ad oggi l'area di Brindisi è stata, come si è visto in precedenza, il primo polo regionale e meridionale ed uno dei maggiori a livello nazionale per capacità installata di generazione elettrica, con l'annunciata dismissione entro il 2025 della grande centrale a carbone dell'Enel insediata a Cerano, si pone l'esigenza di avviare un processo di diversificazione della base produttiva locale, partendo proprio dal comparto energetico, del quale non dovranno disperdersi le elevate competenze professionali sinora impiegatevi.

La generazione di energie rinnovabili pertanto e la costruzione di tecnologie necessarie a produrle e a stoccarle può diventare una nuova frontiera per l'industria localmente insediata. Brindisi perciò potrebbe qualificarsi nei prossimi anni come una delle capitali mediterranee della green economy. In tale settore l'area industriale del capoluogo potrebbe divenire sempre di più centro di studio, di progettazione, di ricerca applicata, di sperimentazione, e di costruzione di tecnologie, dispositivi e procedimenti gestionali avanzati nel vasto settore delle energie rinnovabili. Ma anche di altri macchinari e di strumentazioni in grado di concorrere al contenimento e all'abbattimento dell'inquinamento generato dalle fonti più disparate.

Imprese che si volessero insediare per operare nei settori prima richiamati potrebbero collaborare con Enel, Enipower, A2A, con l'ENEA, con l'Ispra, con l'Anie rinnovabili, l'Arpa Puglia, il Ministero dell'ambiente, e Dipartimenti di Atenei Italiani specializzati nel settore. Alla luce dell'ormai evidente salto di qualità tecnologico nella green economy, nell'area ZES di Brindisi, si potrebbero avviare fra l'altro:

- la costruzione di torri eoliche di dimensioni pari alle ultime poste in esercizio nel Mare del Nord che superano i 200 metri di altezza;
- di pannelli fotovoltaici più resistenti e flessibili che utilizzerebbero al posto del silicio il grafene, associato ad altro materiale innovativo come la perovskite così da ottenere un flusso più efficace di elettroni da un pannello all'altro, producendo un quantitativo maggiore di energia, secondo gli studi in corso presso l'Istituto italiano di tecnologia diretto dal Prof. Cingolani. Per sviluppare tali pannelli l'Enel ha sottoscritto un accordo con lo stesso Istituto.

Anche nel solare termodinamico si potrebbe avviare in loco la produzione di tecnologie ad esso connesse in collaborazione, ad esempio, con il Gruppo campano Magaldi, che ha fornito alla A2A l'apparato per generare energia nella centrale elettrica di San Filippo del Mela nel Messinese e che questa stessa società vorrebbe impiegare anche per il progetto di nuova centrale a Brindisi.

Sempre in area ZES si potrebbe localizzare il Gruppo Convert che potrebbe produrre il tracker – di cui possiede il brevetto – un meccanismo che consente ai pannelli di orientarsi in base alla posizione del sole.

Si potrebbe avviare anche la costruzione di sistemi di accumulo di energia ovvero di batterie al piombo, al litio, o all'idrogeno per immagazzinare energia prodotta da pannelli e turbine eoliche, quando cala il vento oppure di notte quando il fotovoltaico non funziona. Potrebbero essere società come Fiamm e Varta a produrre ali sistemi di accumulo in nuovi stabilimenti insediabili in area ZES.

- **Chimica** e materie plastiche biodegradabili.
- **Farmaceutica**, puntando alla produzione di farmaci destinati al consumo finale e non solo di principi attivi impiegati poi in altri siti per pervenire al prodotto finito.
- Costruzioni per il settore dell'**aeronautica**.

In quest'ultimo comparto l'area di Brindisi conosce ormai da tempo la produzione e la manutenzione di motoristica e componentistica di velivoli ad ala fissa e rotante, attività che potrebbero essere ulteriormente sviluppate con l'obiettivo ambizioso di realizzare in zona velivoli completi per usi civili e militari.

Già alla Salver si produce in piccola serie un velivolo di piccole dimensioni per vari usi. Allora un obiettivo da perseguirsi nella Zona potrebbe essere quello di pervenire alla costruzione di droni, ma anche all'insediamento in prossimità dell'aeroporto di un centro di manutenzione e revisione di velivoli di grandi dimensioni, qualora non lo si potesse localizzare nell'area di Grottaglie, inserita nella ZES interregionale di Puglia e Basilicata.

Nel breve termine, si ritengono necessari e urgenti alcuni interventi di consolidamento e rilancio di settori esistenti:

- A. Mission pubblico-privata per il riposizionamento competitivo di PMI aeronautiche.

Il primo intervento multisettoriale integrato deve essere messo a punto e perseguito con la massima rapidità, ma in esclusive logiche di mercato, in favore di un nucleo consistente di PMI di subfornitura del comparto aeronautico, da affiancarsi in un percorso non traumatico di progressivo superamento della loro dipendenza da un solo committente pubblico che per anni ha alimentato una *supply chain*, già oggi ma ancor più in prospettiva, bisognosa di un riposizionamento competitivo nell'interesse stesso di tale committente.

Le PMI interessate dovranno mirare allora, secondo quanto proposto alla Regione dall'Associazione confindustriale:

- a diversificare il proprio portafoglio clienti, puntando ad acquisire possibilmente nuovi committenti anche esteri;
- a progettare e mettere a punto uno o più prodotti finiti da collocare sul mercato nazionale e su quelli esteri.

Qualche esperimento in tale direzione è già in corso in una struttura consortile esistente nel territorio, con qualche apprezzabile risultato, ma essa per potersi consolidare avverte l'esigenza di essere supportata soprattutto sotto il profilo finanziario. E' auspicabile che anche altre PMI locali del settore scelgano di percorrere la stessa strada

dell'aggregazione consortile, senza la quale è difficile ipotizzare un loro rilancio competitivo sul mercato aeronautico.

B. Investimento energetico della A2A.

Il secondo intervento che sarebbe necessario avviare con urgenza, pur nel pieno rispetto delle procedure autorizzative previste per simili investimenti, riguarda nel comparto energetico il progetto della A2A che sul proprio sito di Brindisi - ove è stato dismesso l'esercizio della vecchia centrale a carbone - ha proposto la costruzione e gestione di un nuovo impianto di generazione di concezione avanzata, in grado di assicurare occupazione e una produzione di energia più ecosostenibile rispetto al passato.

C. Realizzazione del "Distretto industriale di Brindisi".

Il terzo intervento che si ritiene necessario e sperabilmente di rapido avvio è imperniato sulla realizzazione del Progetto "Distretto industriale di Brindisi", il cui studio di fattibilità preliminare è già stato messo a punto, con il concorso di un gruppo di grandi imprese presenti nell'agglomerato del capoluogo e con il supporto scientifico di docenti del Politecnico di Bari e dell'Università di Lecce. Esso è finalizzato a consentire a tali aziende - che dispongono ognuna di una gamma di utilities e di *facilities* (energia, gas, materie prime, etc.) - di porle reciprocamente a sistema, consentendo così ad esse e/o anche ad utenti terzi di ridurre i costi di produzione, elevare significativamente i livelli di competitività dell'intera area industriale e migliorarne l'impatto ambientale.

In tale prospettiva è apprezzabile che Confindustria Brindisi e il locale Consorzio ASI abbiano sottoscritto in data 19 dicembre 2016 un protocollo d'intesa in cui si impegnano - per quanto di rispettiva competenza - a collaborare per la realizzazione del Progetto che, una volta andato a regime, consentirebbe allo stesso organismo consortile di offrire ad imprese che si volessero insediare nell'agglomerato del capoluogo una convenienza aggiuntiva.

Peraltro puntare al rafforzamento competitivo dei comparti trainanti - impegnati ad elevare costantemente la loro ecosostenibilità con l'adozione delle tecnologie più innovative e di *best practice* gestionali - non significa in alcun modo sottovalutare la possibilità di promuovere o far lievitare nuove specializzazioni merceologiche, alcune delle quali già affiorano nel panorama produttivo locale.

Ma per una più compiuta definizione delle linee guida di un percorso di consolidamento dell'industria capital intensive insediata nel capoluogo, e dei settori *labour intensive* ormai ramificati nei maggiori centri dell'hinterland, si ritiene opportuno rifocalizzare lo scenario territoriale in cui essi si collocano con le loro strutture produttive e lo stock delle infrastrutture esistenti.

4.5.2 Porto di Brindisi



Il Porto di Brindisi, situato nel cuore della città, è interessato da traffici *multipurpose* e crocieristici, con la possibilità di far attraccare le navi direttamente sul lungomare cittadino, ed è transitato dai traghetti che collegano il porto messapico con l'Albania e la Grecia.

Lo scalo peraltro può considerarsi parte integrante dell'area industriale cittadina e già in passato aveva portato come tale alla costituzione del Consorzio del porto e della zona industriale del capoluogo messapico che gestiva l'uno e l'altra. Collegato alla rete ferroviaria nazionale, lo scalo in particolare registra in prevalenza movimentazioni di materie prime e beni intermedi importati per industrie dell'area come Enel, Versalis e Ipem e di prodotti manifatturieri di aziende locali destinati a raggiungere mercati del Mediterraneo centro-orientale. Interessante anche il traffico delle Autostrade del Mare assicurato con linee regolari. Il collegamento ferroviario permette alle merci di arrivare direttamente sulle banchine.

Lo scalo si articola su tre ambiti: interno, medio ed esterno:

- Il porto esterno, i cui limiti sono a sud la terraferma, a est le isole Pedagne, a ovest l'isola di Sant'Andrea e il molo di Costa Morena e, a nord, la diga di Punta Riso. Esso ha una superficie di 3.000.000 mq. Le banchine di Costa Morena si sviluppano per 1.170 m con profondità di 14 m, con piazzali estesi circa 300.000 mq. Lungo la diga di Costa Morena si sviluppa il sistema, a mezzo nastro e tubature, per lo sbarco dei prodotti destinati all'alimentazione della megacentrale elettrica dell'Enel in esercizio a Cerano. Infine, a Punta delle Terrare sono operativi 270 m di banchine per il traffico RO-RO con possibilità di ormeggio contemporaneo di 5 navi. Il porto esterno ha vocazione principalmente industriale e vi sono installate strutture destinate allo sbarco di prodotti per gli stabilimenti del polo chimico.

- il porto medio, la cui superficie è di 1.200.000 mq si sviluppa nello specchio d'acqua racchiuso a nord dalla Diga di Bocche di Puglia, che ne forma il relativo bacino, a ponente dal canale di accesso al porto interno, detto Canale Pigonati, a sud dalla parte meridionale del Molo di Costa Morena.
- il porto interno, esteso per circa 727.000 mq è formato da due diramazioni dette “seno di ponente” adibito in parte a porto militare e lungo circa 1,5 km e “seno di levante” adibito a porto commerciale e lungo circa 1 km. Nel seno di Levante sono attive 10 banchine con fondali da 8,5 a 10 m. Entrambe le diramazioni, larghe circa 200 m. abbracciano a nord e a est la città vecchia di Brindisi.

Contiguo allo scalo cittadino è l'aeroporto che dispone del miglior sistema di piste in esercizio in Puglia in grado di consentire atterraggi da diverse direzioni. Nell'area di Brindisi il Consorzio ASI ha previsto la realizzazione di una PLIR-Piattaforma-Logistica-Intermodale-Retroportuale, al servizio non solo della provincia ma dell'intero Salento. Un collegamento funzionale potrebbe inoltre stabilirsi fra il nodo infrastrutturale del capoluogo e il centro di carico intermodale di Francavilla Fontana, costruito molti anni orsono, ma ormai dismesso da tempo e bisognoso di lavori di riqualificazione delle sue strutture.

Come accennato in precedenza le movimentazioni più significative del porto in arrivo risultano:

- virgin nafta per il sito della Versalis-Eni;
- carbone per la centrale termoelettrica dell'Enel;
- gpl per lo stabilimento della Ipem;
- cereali;
- zucchero grezzo per la raffineria della Srb.

Mentre in partenza:

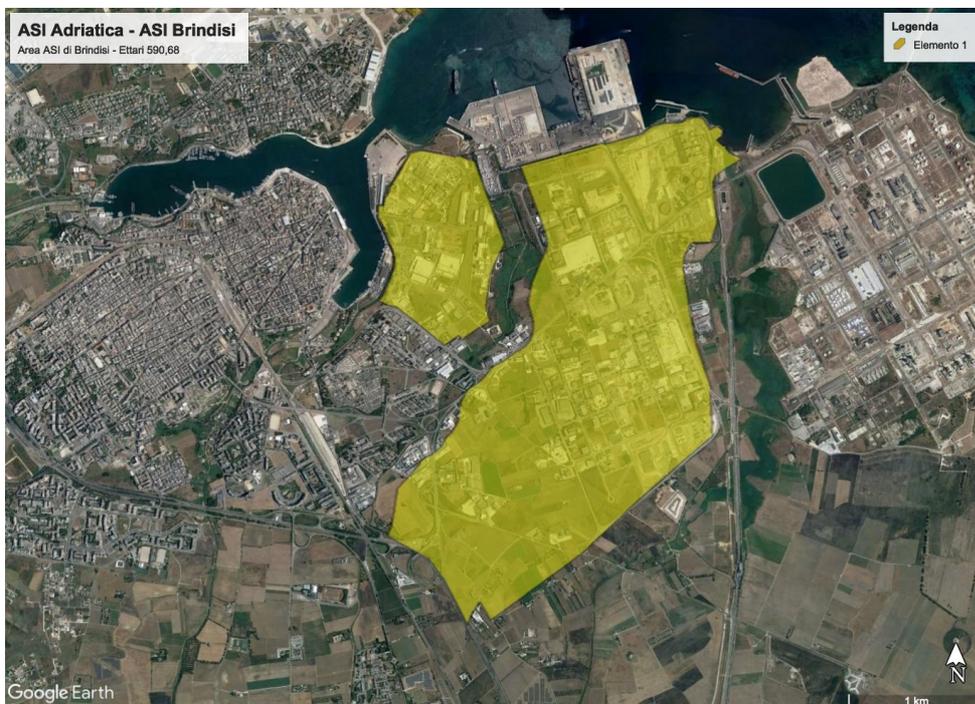
- prodotti chimici di base;
- torri eoliche;
- parti di aeromobili.

4.5.3 Aeroporto di Brindisi



L'area inserita nella perimetrazione della ZES, di proprietà demaniale, si estende per circa **15.000 mq** ed è confinante alla cantieristica navale prospiciente l'Isola di S. Andrea ed il Castello Alfonsino.

4.5.4 Area ASI di Brindisi



Pur dopo la prolungata fase recessiva che ha interessato l'economia italiana e locale nel periodo 2009-2013, il capoluogo continua a disporre nell'agglomerato gestito dal Consorzio Asi di una struttura industriale fra le più rilevanti dell'Adriatico, del Meridione e del Mediterraneo centro-orientale

per dimensioni e tipologia dei cluster e degli impianti trainanti, numero dei loro addetti diretti e in attività indotte, incidenza del valore aggiunto industriale sul totale cittadino, provinciale e regionale, volumi di esportazioni, entità degli investimenti realizzati, in corso e programmati in specifici stabilimenti e innovazioni tecnologiche in singoli settori.

Brindisi, infatti, come pochi altri centri industrializzati dell'Italia Meridionale, vanta un elevato numero di siti di medi e grandi Gruppi italiani ed esteri quali:

- Eni (con le controllate Versalis, Enipower e Syndial);
- Enel, con la controllata Enel produzione ed altre sue società;
- A2A;
- Jindal che ha acquisito l'impianto della EXXON Mobil;
- LyondellBasell;
- Sanofi;
- Chemgas-Sapio;
- Ipem;
- Avio Aero;
- Leonardo-Divisione Elicotteri (ex AgustaWestland);
- Magnaghi-Salver;
- SRB (ex Sfir);
- Mignini&Petrini;
- Pellegrini.

Essi occupano, fra addetti diretti e indiretti, circa 7.000 unità, alimentando in qualche caso anche attività di ricerca applicata o in proprie strutture, o convenzionandosi con alcuni Atenei italiani, come il Politecnico di Bari e l'Università di Lecce.

Sono presenti poi in città altri soggetti imprenditoriali operanti nei servizi a rete come Telecom, Wind, Vodafone, Poste Italiane, FS e la stessa Enel con le controllate Enel Distribuzione, Enel Energia, Enel Servizi ed Enel Servizio elettrico S.p.A.

Per nazionalità di appartenenza (Usa, India e Francia) di alcuni big player insediati nell'area, per provenienza dall'estero di specifiche materie prime e semilavorati destinati in prevalenza a stabilimenti locali, per esportazioni di loro particolari prodotti finiti e per i numerosi competitor internazionali di produzioni strategiche del territorio, le sezioni trainanti dell'industria localizzata in città e non poche imprese della provincia possono considerarsi ormai pienamente integrate nel mercato mondiale. In tale orizzonte pertanto andranno definite le strategie di consolidamento competitivo dei comparti che caratterizzano l'apparato industriale locale e le attività che si intendono promuovere nell'area.

Brindisi vanta alcuni primati industriali a livello nazionale e meridionale, quali:

- la presenza di un polo chimico che è tuttora competitivo nella geografia di quelli sull'Adriatico - Porto Marghera, Ferrara, Ravenna - e degli altri di grandi dimensioni localizzati nel Mezzogiorno e cioè Priolo, Gela, Sarroch, Porto Torres;

- l'essere il primo polo del comparto aeronautico in Puglia, con circa 2.200 occupati diretti, cui si aggiungono quelli di industrie del settore ubicate in Comuni della provincia, e il secondo nel Mezzogiorno, dopo quello dell'hinterland partenopeo;
- l'essere il primo polo energetico del Paese per capacità di generazione installata pari a 3.966 MW, dei quali 2.640 MW nella Centrale Federico II di Enel Produzione e 1.321 MW nella centrale Enipower, con un totale di circa 600 addetti diretti ed altrettanti indiretti.

La zona industriale di Brindisi è contigua alle aree portuali commerciali-industriali della città (S. Apollinare-Costa Morena). L'accesso stradale alle aree doganali avviene attraverso i relativi varchi presidiati. La viabilità dell'area industriale è connessa alla rete stradale principale nazionale (S.S.379 per Bari-Lecce (E 55), S.S. 7 per Taranto). Le banchine portuali del porto Medio (Costa Morena) sono collegate alla rete ferroviaria nazionale attraverso il raccordo ferroviario ASI in regolare esercizio. L'accesso dei treni all'area portuale avviene dal varco ferroviario situato in corrispondenza del sovrappasso stradale di via Maiorana.

Le aree considerate sono incluse nel Piano Regolatore Territoriale dell'Area di Sviluppo Industriale di Brindisi approvato con delibera consortile n. 58 del 29/05/2003 a seguito di parere espresso con Deliberazione di Giunta Regionale Pugliese n° 287 del 25.03.03, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n° 52 del 20 maggio 2003. La zona industriale è tipizzata dal PRG della città di Brindisi quale zona D produttiva "consorzata". Valgono le Norme Tecniche di Attuazione del PRT ASI.

Si tratta di zona pianeggiante fisicamente e funzionalmente contigua alle aree portuali del porto di Brindisi (interno e medio). Buoni terreni di fondazione che consentono solitamente fondazioni superficiali.

La zona industriale di Brindisi è dotata delle seguenti infrastrutture:

- Rete stradale di circa 29 km.
- Rete di elettrodotti a servizio delle imprese insediate AT, MT, BT con n. 2 sottostazioni di trasformazione.
- Rete utilizzo interno al petrolchimico con propria centrale di generazione.
- Reti di distribuzione acqua: N° 2 reti di derivazione AQP.
- Rete di distribuzione acqua industriale da lago Cillarese.
- Cabina riduzione metanodotto 70/12 bar – rete di distribuzione a 12 bar.
- Cabina di riduzione 12/4 bar e rete di distribuzione metano a 4 bar in appalto.
- Rete telefonica e connessione in fibra ottica.
- Impianto di pubblica illuminazione lungo la viabilità dell'area industriale di accesso al porto.
- Raccordo ferroviario: collegamento del petrolchimico, dello stabilimento IPEM, della coop. Progresso e lavoro e delle banchine portuali di Costa Morena alla rete nazionale RFI (stazione di Brindisi C.le).
- Rete di raccolta acque pluviali.

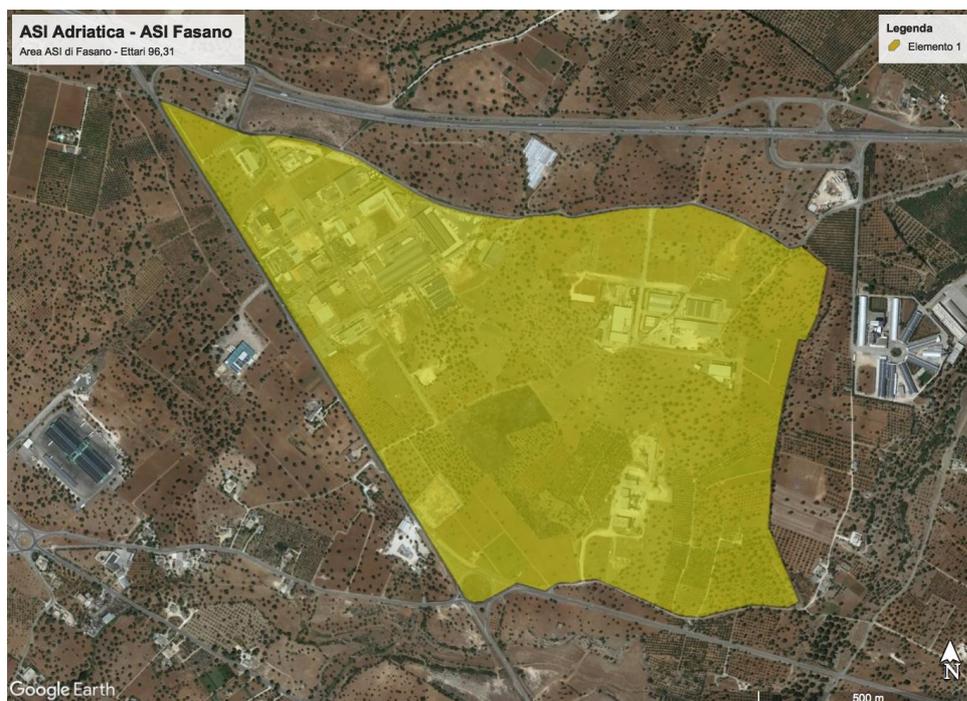
- Rete di fognatura nera non in esercizio.
- N° 18 postazioni di videosorveglianza.

La maggior parte delle aree incluse nella perimetrazione della ZES, per una estensione di circa **591 ettari**, non è di proprietà del Consorzio ASI di Brindisi. È però possibile acquisire le aree necessarie per nuovi insediamenti a mezzo procedura espropriativa all'interno della zona industriale. Il prezzo dei suoli è stabilito in € 18,16 al metro quadro. Stante il Regolamento suoli consortili, è possibile richiedere una preliminare assegnazione di un lotto al fine di sviluppare il progetto d'insediamento e successivamente dar corso alla procedura espropriativa. Quest'ultima presuppone la presenza di un concreto interesse dell'imprenditore, supportato da progetto da ritenersi di pubblica utilità stante la connessa e dimostrata creazione di nuovi posti di lavoro. Tempi stimati per procedura espropriativa: mesi 9.

Tutte le aree perimetrate all'interno della ZES risultano interessate in maniera marginale dal vincolo del PPTR (Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) della Regione Puglia). In particolare: le aree più prossime alla linea di costa rientrano nel vincolo di tipo paesaggistico dei "Territori costieri" (consistono nella fascia di profondità costante di 300 m, a partire dalla linea di costa individuata dalla Carta Tecnica Regionale). Gli interventi che comportino modificazione dello stato dei luoghi, all'interno delle aree in cui insiste il vincolo dei "Territori Costieri", sono subordinati all'autorizzazione paesaggistica prevista dal Codice del Paesaggio.

Tutte le aree individuate sono all'interno del SIN (Siti di Interesse Nazionale per le Bonifiche), per esse tuttavia sono già state eseguite tutte le opere di caratterizzazione in vari tempi, con finanziamenti pubblici.

4.5.5 Area ASI di Fasano



Il cluster manifatturiero dell'area di Fasano può considerarsi apparato produttivo cerniera fra la provincia di appartenenza e la Città Metropolitana

di Bari, essendo confinante con Monopoli, il maggior centro costiero sud orientale della Città metropolitana. Il vasto territorio comunale - con spiccata vocazione agricola, imperniata su olivicoltura e orticoltura, e con un appeal turistico ormai consolidato grazie ad una ricettività alberghiera diffusa anche nelle numerose contrade dell'entroterra - ospita un nucleo apprezzabile di PMI, nel settore agroalimentare, della pesca industriale, nell'industria dei saponi, della lavorazione dei marmi, dell'edilizia e della meccanica.

Operano nel settore agroalimentare la Nicola Pantaleo S.p.A, la Bluver (surgelati di prodotti ittici e ortaggi), Renna (lavorazione ortaggi), Oleificio Abbracciavento, Progresso Agricola Fasano (lavorazione ortaggi), Comalbest (lavorazione carni): PMI, quelle citate, in qualche caso già proiettate anche su mercati esteri. Nel settore della pesca industriale sono attive con fatturati rilevanti la Lepore mare, la Gioioso Ittica seguita dalle aziende Savelpesca e Renna. Altre presenze industriali a Fasano sono costituite dallo storico saponificio L'Abbate, dall'Imarfa (lavorazione marmi), dalla Minermix, produttrice di calci e da altre aziende minori operanti nella meccanica per l'edilizia, dalla Eurograf (serigrafie), dalla Elsea che produce ed esporta macchine per pulizie industriali. Presenti anche numerose imprese edili.

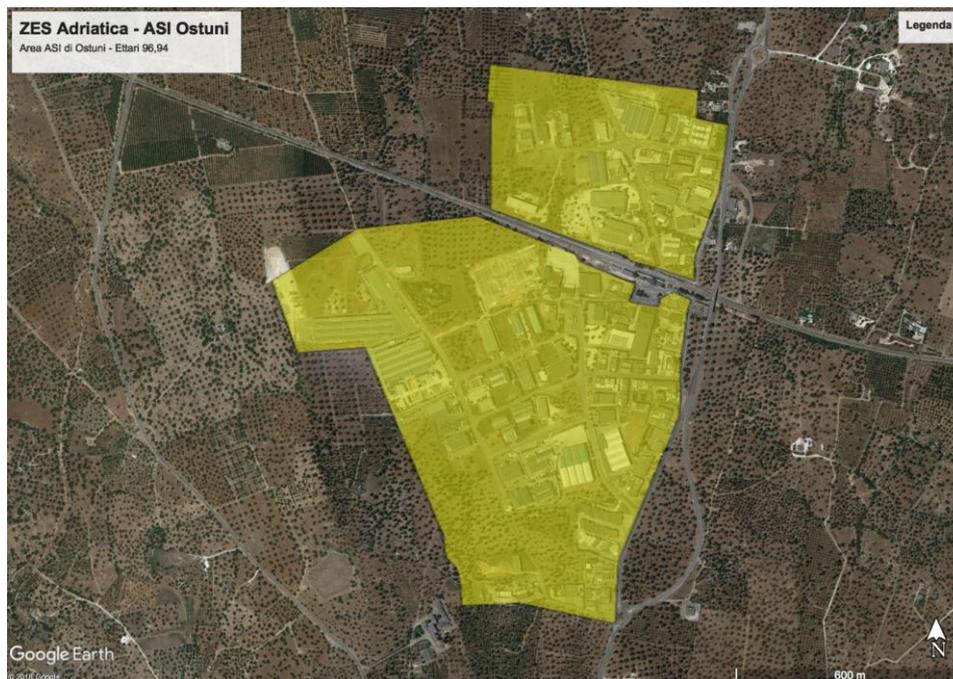
L'agglomerato industriale di Fasano Sud ha come porti di riferimento sia il porto di Monopoli che quello di Brindisi. Ad essi è collegato attraverso la S.S. 379 di Egnazia (E55). La linea ferroviaria nazionale dista circa 3 Km.

Aree incluse nel Piano Regolatore Territoriale dell'Area di Sviluppo Industriale di Brindisi – agglomerati periferici approvato con delibera consortile n. 110 del 27/10/2003 a seguito di parere espresso con Deliberazione di Giunta Regionale Pugliese n° 578 del 17.04.03, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n° 57 del 4 giugno 2003. La zona industriale è tipizzata dal PRG della città di Ostuni quale zona D produttiva “consorzata”. Valgono le Norme Tecniche di Attuazione del PRT ASI. Zona pianeggiante posta nelle vicinanze dell'abitato di Pezze di Greco, collegata da un apposito svincolo alla viabilità principale nazionale (SS 379 – E55). Buoni terreni di fondazione che consentono solitamente fondazioni superficiali.

L'area inclusa nella ZES si estende per circa **96 ettari**.

La zona industriale di Fasano Sud è dotata delle seguenti infrastrutture: primo stralcio di rete stradale. Rete di elettrodotti a servizio delle imprese insediate MT,BT. Rete di fognatura nera non in esercizio. Utenze isolate utilizzanti gas metano. Rete telefonica. Primo tratto di impianto di pubblica illuminazione. N° 2 postazioni di videosorveglianza.

4.5.6 Area ASI di Ostuni



Ad Ostuni sono attive fra le altre le Officine Tamborrino che producono scaffalature metalliche, commercializzate con il marchio Scaff System. Nella stessa città si segnalano la Telcom – specializzata nello stampaggio rotazionale di materie plastiche – la New Wind che produce materassi e la Saponaro Concimi.

L'agglomerato industriale di Ostuni ha come porti di riferimento sia il porto di Brindisi che quello di Monopoli. Ad essi è collegata attraverso la SP 20 e la S.S. 379 di Egnazia (E55).

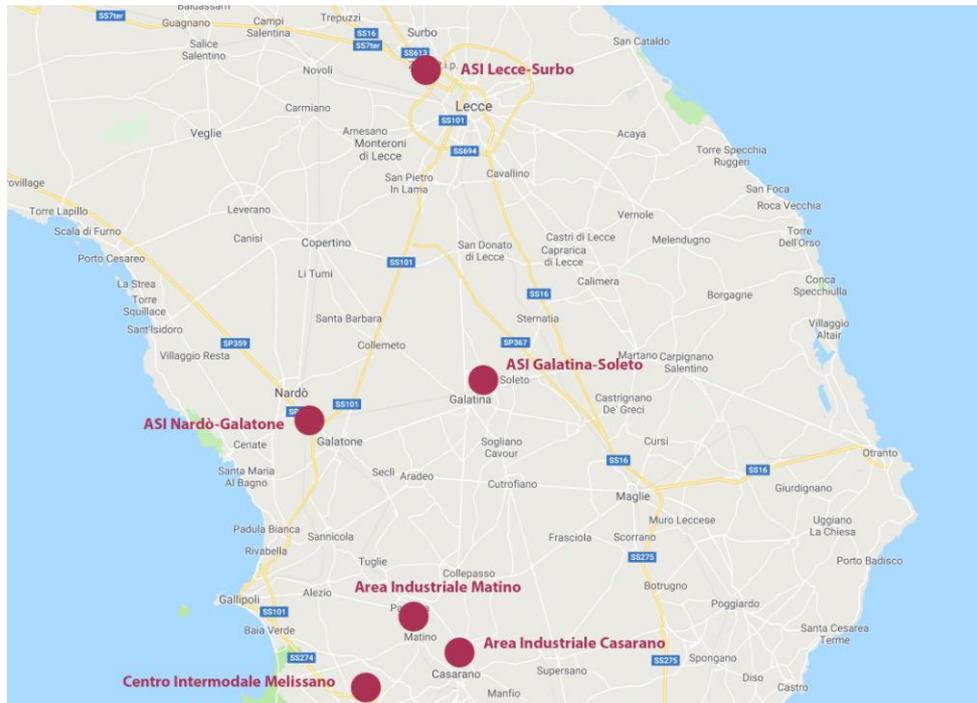
Aree incluse nel Piano Regolatore Territoriale dell'Area di Sviluppo Industriale di Brindisi – agglomerati periferici approvato con delibera consortile n. 110 del 27/10/2003 a seguito di parere espresso con Deliberazione di Giunta Regionale Pugliese n° 578 del 17.04.03, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n° 57 del 4 giugno 2003. La zona industriale è tipizzata dal PRG della città di Ostuni quale zona D produttiva “consorzata”. Valgono le Norme Tecniche di Attuazione del PRT ASI.

Zona posta a quota intermedia tra l'abitato e la valle di uliveti ostunese tagliata in due settori dalla line ferroviaria Bologna-Otranto collegata all'abitato ed alla viabilità principale nazionale (SS 379) dalla Strada provinciale n. 20 Ostuni-Villanova). Buoni terreni di fondazione che consentono solitamente fondazioni superficiali.

L'area inclusa nella ZES si estende per circa **97 ettari**.

La zona industriale di Ostuni è dotata delle seguenti infrastrutture: rete stradale. Rete di elettrodotti a servizio delle imprese insediate MT, BT. Rete di distribuzione acqua potabile (AQP) Rete di fognatura nera. Rete di collettamento acque meteoriche (solo settore A). Rete di distribuzione metano. Rete telefonica e connessione in fibra ottica. Impianto di pubblica illuminazione. N° 3 postazioni di videosorveglianza.

4.6 Polo di Lecce



Il polo salentino è funzionalmente collegato alla ZES del Mar Adriatico Meridionale tramite lo snodo di Brindisi, da cui dipende per i suoi collegamenti con i mercati del nord dell'Italia e dell'Europa, registrando un rilancio delle esportazioni di prodotti agroalimentari, tessili, dell'abbigliamento e delle macchine movimento terra.

Il sistema di produzione del Salento invia le sue merci prevalentemente su gomma verso i mercati del Nord Italia e del Centro e Nord Europa. Solo in piccola parte viene usato il mezzo di trasporto ferroviario, con particolare riferimento a spedizioni di macchine movimento terra dello stabilimento CNH dallo scalo di Lecce-Surbo.

I porti di Brindisi e, in minor misura, di Taranto sono i punti di riferimento per movimentazioni via mare di beni prodotti dall'industria locale che siano destinati a mercati d'oltremare. Ma ad oggi tali spedizioni sono di limitate dimensioni, per quanto l'export della provincia sia tornato a crescere nel quadriennio 2013-2016, salendo da 411 milioni nel 2013, a 436 milioni l'anno successivo, a 492 milioni nel 2015 e a 504 nel 2016, restando peraltro lo scorso anno Lecce ancora ultima fra le province pugliesi per volumi di esportazione.

La quotazione alla Borsa di Milano della società bergamasca Agronomia - che a Guagnano nel nord Salento ha nell'azienda Jentu la sua principale piattaforma produttiva in cui impiega 100 unità lavorative, coltivando e trattando verdure di quarta gamma - ha stimolato riflessioni sull'industria agroalimentare del Salento e più in generale sul manifatturiero localizzato in questa provincia.

Riflessioni necessarie perché da anni ormai essa è considerata - come conferma la costante crescita delle presenze - una delle mete turistiche più attrattive del Mezzogiorno e del Paese per le sue risorse paesaggistiche,

storico-culturali ed enogastronomiche, grazie alle quali le località più rinomate (Otranto, Melendugno, Ugento, Castro, S. Maria di Leuca, Gallipoli, Porto Cesareo, Nardò, etc.) si sono imposte sul mercato delle vacanze con strutture ricettive diversificate.

Il turismo, dunque, è divenuto una leva forte per la crescita locale, ma l'apparato industriale operante nell'area viene non solo largamente sottovalutato nelle sue dimensioni in termini di addetti, unità locali, valore della produzione ed esportazioni, ma addirittura considerato ormai in larga parte distrutto dalla lunga recessione che ha colpito il Paese e il Mezzogiorno.

La recessione è stata certo pesantemente avvertita e numerose aziende ne sono state duramente colpite, sino in alcuni casi a scomparire, ma bisogna rilevare che l'industria nel Salento è storicamente ben radicata e diversificata, e vanta tuttora aziende di eccellenza in diversi comparti come:

- metalmeccanica
- agroalimentare
- TAC
- estrattivo
- legno-mobilio
- chimica fine
- cementiero
- cartotecnica
- ICT
- edilizia

con localizzazioni diffuse in diversi Comuni che hanno assunto così caratteri anche di centri industriali, come ad esempio la conurbazione Lecce-Surbo, Trepuzzi, Galatone, Leverano, Maglie, Galatina, Corigliano d'Otranto, Casarano, Tricase, Taurisano. Quello salentino è tuttora un modello di industrializzazione fondato in prevalenza su PMI, cresciuto in larga misura dal basso e radicatosi in alcuni settori su preesistenti tradizioni artigianali e manifatturiere di lungo periodo.

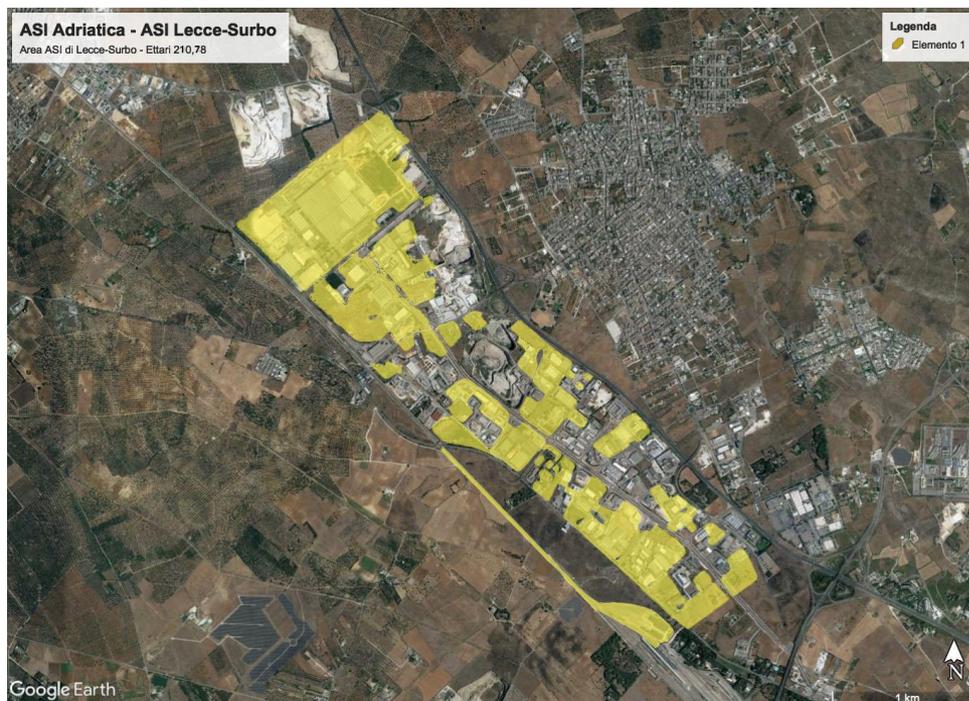
4.6.1 Attività da promuovere e rafforzare

Le attività da rafforzare e le attività da promuovere nei territori salentini inseriti nella ZES adriatica sono le seguenti:

- le filiere agroalimentari con surgelazione su grande scala di ortofrutta e pesce, e con conserve di produzioni ortive dell'agricoltura locale;
- i comparti delle biotecnologie in collegamento con l'Università del Salento, il suo corso di laurea in biotecnologie e con i numerosi spin off dello stesso Ateneo. In particolare:
 - A. tecnologie bioinformatiche e per biosensori;
 - B. tecnologie di piattaforma innovative e competitive come gnomica, metagenomica, nutrigenetica, proteomica;
 - C. le nanotecnologie con fabbricazione di nanomateriali, dei loro componenti e dei loro sistemi;
- le costruzioni di macchinari per l'industria tessile e calzaturiera;

- le attività di collaudo e di produzione di macchinari per il testing delle auto e di componentistica nel comparto dell'automotive nelle adiacenze della pista della Porsche engineering;
- l'insediamento di una fabbrica di auto anche a trazione elettrica, già ventilata alcuni anni orsono ad opera della BMW.

4.6.2 Area ASI di Lecce-Surbo



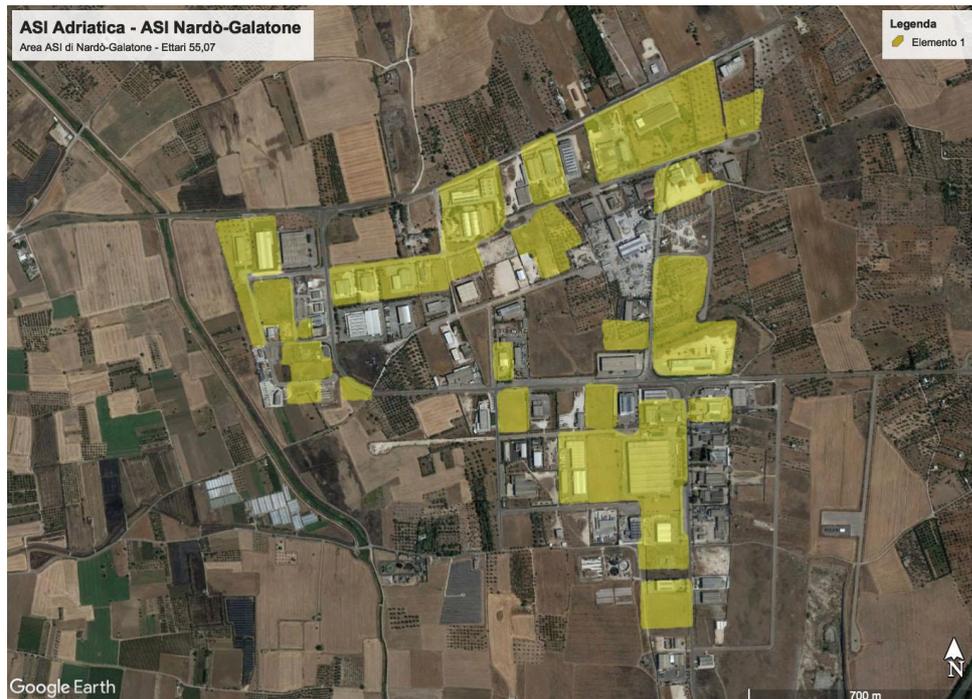
L'agglomerato industriale Lecce-Surbo è posto a Nord-Est del Salento ed è costeggiato dalla Statale SS. 16, dalla Superstrada SS 7 ter Taranto-Lecce e dalla Superstrada Lecce-Brindisi e collegato direttamente da comode rampe di accesso, inoltre è servito da un collegamento ferroviario direttamente collegato allo scalo merci di Surbo già individuato come interporto, pertanto, risulta ottimamente collegato con l'aeroporto civile ed il porto di Brindisi.

L'agglomerato è completo di infrastrutture primarie: acquedotto potabile e industriale, fognatura nera, tecnologica e bianca, impianto di depurazione di acque industriali e civili, impianto di pubblica illuminazione, impianto di videosorveglianza, gasdotto SNAM, rete viaria completa al 98%.

Le aree incluse nella ZES hanno una estensione di **210,78 ettari** e includono:

- 153,13 Ha di aree private edificate rientranti nei codici Ateco relativi ai settori della moda, della metalmeccanica e dell'agroalimentare;
- 5,9 Ha di aree pubbliche;
- 41,86 Ha di aree libere private, ricadenti nel PRT del Consorzio ASI di Lecce, dichiarate di pubblica utilità e assoggettate a vincolo espropriativo;
- 9,89 Ha relativi allo scalo ferroviario di Lecce-Surbo.

4.6.3 Area ASI di Nardò-Galatone



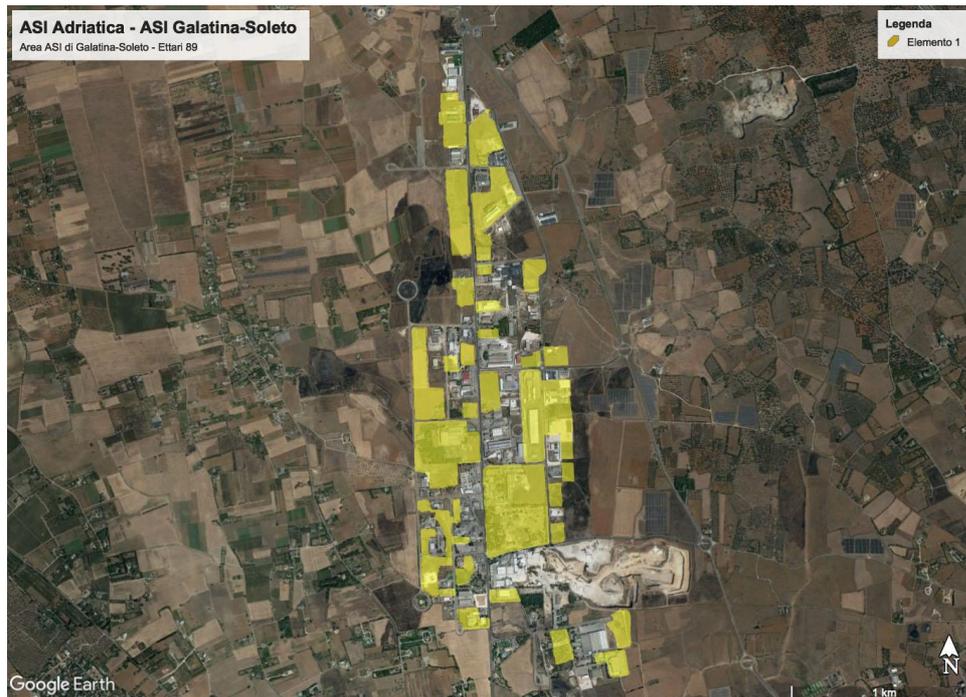
L'agglomerato industriale Nardò-Galatone è posto a Ovest della penisola Salentina ed è servito dalla Superstrada Gallipoli-Lecce SS. 101, è possibile raggiungere il porto e l'aeroporto di Brindisi attraverso la Superstrada Gallipoli-Lecce SS. 101 raccordata con la Superstrada Lecce-Brindisi, la SS 101 funge da collegamento con la Agglomerato industriale di Gallipoli, con la città e con il porto di Gallipoli, collegato direttamente da comode rampe di accesso ed è servito da un collegamento ferroviario.

In riferimento al grado e tipo di Urbanizzazione, allo stato, l'agglomerato non è servito da acqua potabile, in quanto la rete esistente in tutta la zona industriale non è ancora allacciata alla condotta AQP, pratica che si sta espletando e presumibilmente entro l'estate sarà allacciata. L'agglomerato è carente di fognatura bianca, realizzata solo parzialmente.

Le aree incluse nella ZES hanno una estensione di **55,07 ettari** e includono:

- 35,53 Ha di aree private edificate rientranti nei codici Ateco relativi ai settori della moda, della metalmeccanica e dell'agroalimentare;
- 6,34 Ha di aree pubbliche;
- 13,20 Ha di aree libere private, ricadenti nel PRT del Consorzio ASI di Lecce, dichiarate di pubblica utilità e assoggettate a vincolo espropriativo.

4.6.4 Area ASI di Galatina-Soletto



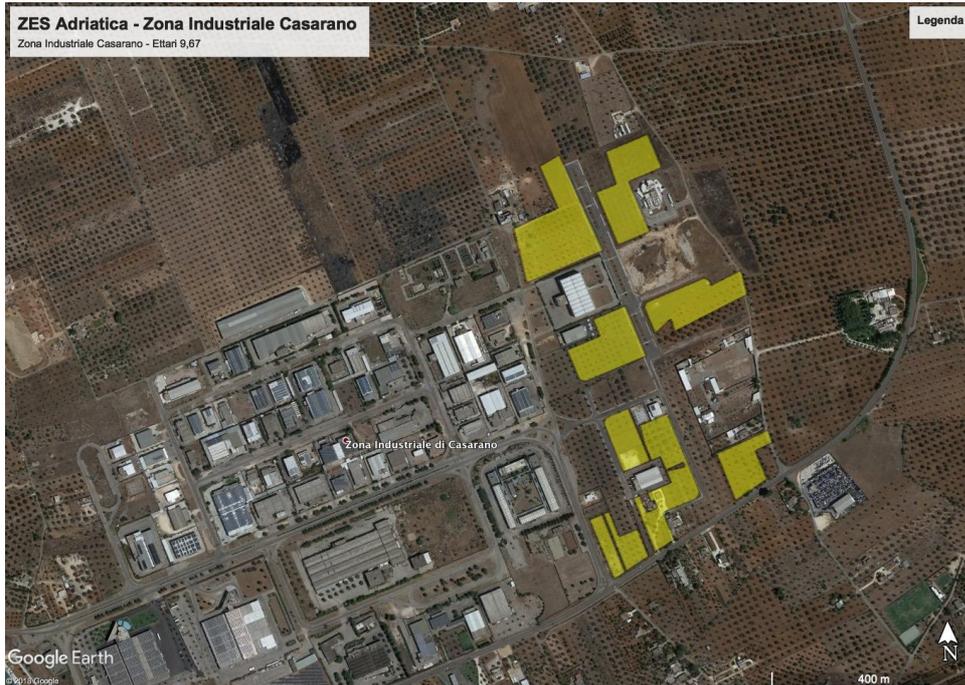
L'agglomerato industriale Galatina-Soletto è posto al centro della penisola Salentina ed è servito dalla Superstrada Galatina-Lecce che funge da asse di spina, è servito dall'aeroporto militare di Galatina ed è, inoltre, possibile raggiungere il porto e l'aeroporto di Brindisi attraverso la Superstrada Galatina-Lecce raccordata con la Superstrada Lecce-Brindisi, è costeggiato dalla Strada SP. 362 che funge da collegamento con la città di Galatina e come collegamento con la Superstrada Galatina-Lecce, collegato direttamente da comode rampe di accesso ed è servito da un collegamento ferroviario.

L'agglomerato è completo di infrastrutture primarie: acquedotto potabile e industriale, fognatura nera, tecnologica e bianca, impianto di depurazione di acque industriali e civili, impianto di pubblica illuminazione, impianto di videosorveglianza, gasdotto SNAM, rete viaria completa al 90%.

Le aree incluse nella ZES hanno una estensione di **89 ettari** e includono:

- 37,22 Ha di aree private edificate rientranti nei codici Ateco relativi ai settori della moda, della metalmeccanica e dell'agroalimentare;
- 1,88 Ha di aree pubbliche;
- 49,9 Ha di aree libere private, ricadenti nel PRT del Consorzio ASI di Lecce, dichiarate di pubblica utilità e assoggettate a vincolo espropriativo.

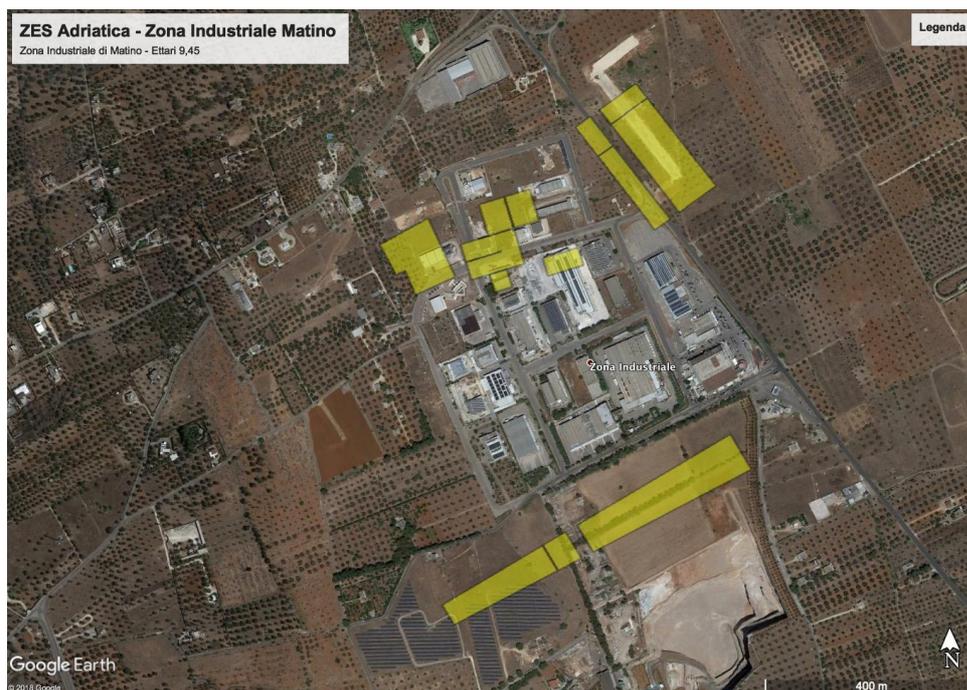
4.6.5 Area industriale di Casarano



Le aree incluse nella perimetrazione della ZES consistono in circa 10 ettari di suoli siti in località “Calò”, attualmente privi di insediamenti, ricadenti in zona industriale di tipo D1, che il Comune di Casarano ha identificato come progetto di espansione dell’attuale area produttiva, connettendola alla SS274 Gallipoli-Leuca tramite la tangenziale e alla SP361 Maglie-Gallipoli.

Il progetto, denominato “L’industria tra gli olivi”, prevede l’ampliamento dell’area produttiva con lotti di differenti dimensioni (lotto minimo di 2.000 mq) che si dispongono lungo due fasce olivetate ad andamento nord-sud, con aree per il parcheggio e verde attrezzato, un centro logistico ed attrezzature legate al commercio.

4.6.6 Area industriale di Matino



Le aree incluse nella perimetrazione della ZES consistono in 9,45 ettari di suoli siti in località “Calò”, attualmente privi di insediamenti, ricadenti in zona Zona omogenea D2* di Espansione - Area Insediamenti Produttivi (Industriale/Artigianale/Commerciale) del vigente Programma di Fabbricazione, il cui Piano Urbanistico Esecutivo è stato approvato con D.C.C. n.16 del 06.08.2002 e successiva D.C.C. n.35 del 30.11.2002.

L’area è servita da strade, parcheggi, pubblica illuminazione rete idrica, fogna nera, telefonia solo predisposizione.

4.6.7 Centro Intermodale di Melissano

Finanziata e realizzata per un primo stralcio di 2,8 milioni nell’ambito del PIT-Programma integrato territoriale n.9 riguardante l’area sistema di Casarano nel Salento Sud occidentale, la struttura era stata progettata per rispondere alla domanda di trasporto su ferro verso i mercati del Nord Italia ed esteri di numerosi prodotti agricoli e dell’industria manifatturiera di un ampio comprensorio, rinomato fra l’altro per la coltivazione delle patate novelle della varietà ‘sieglinde’ e la produzione di calzetterie nelle aree di Racale e Melissano e soprattutto di calzature uomo/donna di industrie medio-grandi dell’area casaranese fra cui spicca la Leo Shoes, erede da qualche anno della grande tradizione manifatturiera della Filanto, che per decenni a Casarano è stata per il numero degli addetti diretti e indiretti, il suo fatturato e le esportazioni una delle maggiori aziende europee del comparto.

L’opera, realizzata solo nel suo primo stralcio, tuttavia dispone già di attrezzature per la movimentazione su piazzale e di un raccordo ferroviario alla linea Casarano-Lecce delle Ferrovie del Sud Est - ormai controllate dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - ma necessità di completamenti funzionali e di essere inserita in un progetto di gestione efficiente.

5. L'impatto sociale ed economico atteso

5.1 Premessa

E' opportuno essere molto prudenti nello stimare l'impatto economico della ZES, soprattutto a medio e lungo termine, sia per ragioni macroeconomiche e sia per un'attenta valutazione di fattori specificamente riferiti ad alcuni territori pugliesi e ai loro sistemi produttivi interessati ad esservi inseriti.

Le ragioni macroeconomiche sono facilmente intuibili e rimandano all'incertezza nel decifrare le dinamiche a livello nazionale, europeo e mondiale delle fondamentali variabili che concorrono a quantificare il trend delle maggiori economie: indirizzi di politica economica dei loro Governi, costo delle materie prime, politiche monetarie delle Banche Centrali, prossima fine del *Quantitative easing* della BCE, andamento del commercio internazionale, possibile introduzione di dazi negli scambi fra Paesi, propensioni al consumo nei più grandi mercati interni cui si destinano anche molti beni del *Made in Italy*.

Per quel che concerne l'Italia, le previsioni del DEF aggiornato nel settembre 2017 e riferite al 2018 ipotizzavano una crescita dell'1,2%, ma - a prescindere dal rallentamento avvertito nel primo bimestre dell'anno in corso - per il futuro bisognerà valutare anche gli effetti di possibili misure di politica economica che verranno assunte nella nuova congiuntura politica apertasi con l'esito della consultazione elettorale dello scorso 4 marzo.

Ora, sia pure nel quadro delle incertezze appena richiamate, una stima dei nuovi investimenti possibili nelle aree pugliesi interessate dalla ZES, almeno nel primo triennio della sua attività, può essere tentata, sia pure con una certa approssimazione, considerando le risorse al momento disponibili per incentivazioni erogabili a beneficio di soggetti imprenditoriali interessati a localizzarsi in quelle aree: incentivi che, entro le soglie di intensità massima fissate dalle norme comunitarie, potrebbero costituire la leva finanziaria in determinate percentuali per i nuovi investimenti.

5.2 Il sistema degli incentivi pubblici

Il sistema degli incentivi offerto dalla Regione Puglia per nuove localizzazioni in aree ZES, così come in territori che non vi siano inclusi, è costituito da una gamma articolata di strumenti - **Contratti di Programma**, **PIA**-pacchetti integrati di agevolazioni - diversificati per dimensioni di imprese e dei loro investimenti. Tali incentivi sono richiamati nel Capitolo 7 di questo documento.

Anche lo Stato centrale, a sua volta, pone a disposizione incentivi costituiti dal credito di imposta e da contributi sul costo degli investimenti, erogati questi ultimi tramite lo strumento dei **Contratti di Sviluppo** da sottoscrivere con Invitalia, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti, che ne cura la preventiva istruttoria.

Un altro strumento di incentivazione approvato più di recente dal MiSE di concerto con la Regione Puglia è l'**Accordo di Programma** che riserva incentivi a favore delle **aree di crisi industriale non complessa** nei territori

di Brindisi e Tricase, oltre a quelli individuati dalla D.G.R. n.1682 del 2 novembre 2016.

Una possibile stima dei volumi di investimenti attivabili e del loro impatto occupazionale nel primo triennio nelle aree pugliesi della costituenda ZES, nei settori ammissibili ad incentivazione e agevolabili A) con le risorse stanziare, ma non ancora impegnate dalla Regione Puglia a valere sui fondi POR 2014-2020, B) con quelle poste a disposizione dal Ministero dello Sviluppo Economico con i due accordi di programma prima richiamati e C) con possibili nuovi Contratti di sviluppo porta a valutare l'investimento totale in oltre 300 milioni di euro, con un ricaduta occupazionale di circa 2.000 unità dirette a tempo indeterminato.

Attesi nella ZES investimenti pubblici per oltre 300 milioni di Euro con un incremento occupazionale di 2.000 unità

5.3 L'attrazione degli investimenti privati

Naturalmente si possono auspicare e attrarre altri ingenti investimenti non bisognosi di incentivi fiscali e finanziari, ma solo di semplificazioni delle loro procedure attuative, e in grado di valorizzare su scale dimensionali maggiori delle attuali tutte le risorse materiali, i settori produttivi e le notevoli opportunità infrastrutturali, tecnologiche, scientifiche e professionali già presenti nella regione, ma ulteriormente incrementabili da parte delle Istituzioni di governo locali e nazionali.

La Puglia infatti dispone di notevoli materie prime di origine agricola e di industrie agroalimentari, metalmeccaniche - nei settori strategici di siderurgia, automotive, aerospazio, oil & gas, impiantistica, ferroviario - chimiche di base, farmaceutiche, delle materie plastiche, cartotecniche, del legno-mobilio, del TAC, dell'ICT, del trasporto e della logistica e di medie e grandi imprese nella distribuzione e nel turismo. Questo imponente complesso di risorse di varia natura - e la posizione geografica della regione - costituiscono pertanto un potente fattore di attrazione per investimenti di grandi operatori finanziari e industriali. nazionali ed esteri.

Ed allora nelle società i cui siti di produzione di beni e servizi sono localizzati in aree ZES sono da attrarsi, ai fini di una più aggressiva presenza sui mercati delle aziende interessate a joint-venture, investimenti finalizzati all'ampliamento e al rinnovamento di capacità, ma non necessariamente bisognosi di incentivi finanziari, ma solo di idonee semplificazioni autorizzative. Ma si potrebbero stimolare investimenti anche *greenfield* per impiegare al meglio risorse dei territori non ancora adeguatamente valorizzate.

Sotto questo profilo allora sarà compito precipuo del **Comitato di Indirizzo della ZES** operare con iniziative di marketing territoriale molto penetranti, per attrarre sui loro territori - o almeno in alcune loro aree fortemente polarizzate - soggetti imprenditoriali di grandi dimensioni, capaci di apportare elevate quantità di risorse finanziarie proprie, e in grado di causare nelle zone di insediamento con il forte impatto dei loro investimenti autentici effetti di 'rottura' di preesistenti situazioni di crisi o di stagnazione di lungo periodo.

La necessità di un adeguato marketing territoriale

Sarebbe inoltre altamente auspicabile attrarre Fondi Sovrani, per alcuni dei quali il taglio minimo di investimenti ritenuto di loro interesse partirebbe dai 100 milioni di euro in su. Insomma, ci si riferisce a gruppi finanziari o industriali italiani ed esteri in grado di promuovere interventi shock per

dimensioni di impianti e numero di nuovi posti di lavoro, naturalmente nel pieno rispetto delle normative ambientali e della loro eco-sostenibilità.

A titolo puramente esemplificativo, potrebbero rientrare nella categoria degli interventi *shock* investimenti in strutture produttive da almeno 500 addetti in su nel settore manifatturiero per:

- lavorazione dell'acciaio, navalmeccanica, costruzioni di autovetture e di loro componentistica, di aeromobili, di macchine agricole, trasformazioni agroalimentari, *call center*, ecc.
- attività di logistica
- attività di distribuzione e dell'*e-commerce* con la localizzazione di magazzini di *player* mondiali dello *standing* di Amazon, Alibaba e di operatori simili.

In proposito è bene essere pienamente consapevoli ad ogni livello che - nel panorama competitivo mondiale, o anche solo europeo, delle tante ZES già operanti da anni in altri Paesi con risultati sinora molto significativi in termini di insediamenti realizzati e di nuova occupazione attivata - le ZES dell'Italia meridionale vengono istituite molto tempo dopo, e potrebbero operare in un quadro concorrenziale svantaggiato perché non del tutto allineato per intensità di incentivi offerti e semplificazione di norme e procedure di insediamento a quello delle ZES più avanzate.

Allora, o si riuscirà con un intenso e prolungato impegno sinergico di Istituzioni e parti sociali - per quanto di rispettiva competenza - ad attrarre investimenti di fortissimo impatto produttivo, tecnologico e occupazionale nelle aree della ZES, offrendo ad essi opportunità e convenienze almeno pari a quelle di Zone economiche speciali di altri Paesi, oppure la loro creazione finirà col rivelarsi un'occasione mancata per la crescita dei territori interessati.

Ovviamente, tutti i nuovi investimenti anche di piccole e medie dimensioni che fossero attivati nei territori della ZES sarebbero da salutarsi con favore e da agevolarsi, e naturalmente da attivarsi nel pieno rispetto delle normative ambientali vigenti e nel quadro di relazioni industriali improntate alla massima collaborazione con le Organizzazioni sindacali.

Ma se mancheranno soprattutto gli investimenti di grandi dimensioni capaci di determinare in tempi relativamente brevi effetti di 'rottura' profonda in situazioni di declino economico e di radicale velocizzazione della crescita produttiva e occupazionale nei territori di insediamento e di trascinarsi dello sviluppo nelle aree circostanti, la ZES potrebbe anche mancare gli obiettivi per i quali verrà istituita, e al termine dei sei anni previsti per la sua operatività potrebbe anche non vedersene prolungata la durata dalle Autorità di Governo.

**Puntare
all'attrazione di
investimenti di
grande dimensione**

5.4 Stima dell'impatto economico e sociale

Per quel che riguarda specifiche dinamiche produttive di alcune grandi aree pugliesi inserite nel perimetro della ZES Adriatica, o collocate territorialmente in prossimità della stesse, da tempo nel loro ambito sono in corso, da un lato, processi di rafforzamento quali/quantitativo di alcune aziende top player con le loro *supply chain* - come, ad esempio:

- nei comparti dell'**automotive** in Capitanata e nell'area industriale di Bari
- della **farmaceutica**, della chimica di base, delle materie plastiche e dell'aeronautica in quella di Brindisi
- dell'**agroalimentare** nella Città Metropolitana di Bari e in Capitanata

D'altra parte, come si vedrà meglio fra breve, si registrano, sempre a Brindisi, insieme al rafforzamento di Avio Aero e Salver, ristrutturazioni selettive di PMI ancora legate in larga misura alla mono committenza di una grande industria come la Leonardo Divisione Elicotteri, nel mentre si preannuncia la dismissione sia pure a lungo termine del mega impianto di generazione elettrica dell'Enel.

5.4.1 Ristrutturazione nella supply chain di Leonardo Divisione Elicotteri

Nell'area industriale brindisina, un gruppo di PMI che per lungo tempo hanno rappresentato in larga misura la *supply chain* locale della Leonardo Divisione Elicotteri (ex Agusta Westland), da tre anni ormai sta subendo un drastico processo di ridimensionamento di ordini, produzioni, fatturato e occupati, da quando cioè l'azienda committente a controllo pubblico, pur avendo acquisito minori commesse sul mercato interno e in alcuni Paesi esteri, ha voluto trasferire alla sua controllata PZL-SWIDNIK in Polonia quote significative di lavorazioni, prima assicurate invece alle aziende del territorio, che in passato erano state selezionate e qualificate dall'Agusta Westland proprio per assicurarsi subforniture 'di prossimità', in un quadro di reciproche convenienze.

Sono stati in tal modo dichiarati in esubero dalle PMI interessate circa 500 addetti che attualmente sono in CIG/CIGS o in mobilità. In qualcuna di queste imprese peraltro sono in corso tentativi di diversificazione della committenza, comunque di non facile praticabilità, a causa della particolare tipologia dei macchinari già posseduti e dei cicli di lavorazione sinora praticati su di essi, impostati a suo tempo secondo le specifiche tecniche richieste dall'ex Agusta e che non sono riconvertibili con la necessaria elasticità, anche a causa di debolezze finanziarie delle società in questione che non hanno consentito sinora acquisti di altri macchinari e di conseguenza rilevanti acquisizioni di nuova clientela.

5.4.2 La dismissione della centrale a carbone dell'Enel di Cerano

Sempre nell'area di Brindisi, l'annuncio dato a livello governativo nei mesi scorsi di dismissione nel 2025, nell'ambito della nuova strategia energetica nazionale, della megacentrale a carbone da 2.640 MW dell'Enel a Cerano, se confermato, porterà, insieme alla perdita a lungo termine delle 450 unità lavorative impiegate nel sito, una secca contrazione all'incirca di altri 1.000 occupati nei comparti impiantistici e in settori collegati a vario titolo all'esercizio della centrale: complessivamente dunque 1.450 occupati in meno, peraltro in larga parte non ancora pensionabili entro il 2025 e per la cui ricollocazione sarebbe necessario avviare sin da ora specifiche iniziative finalizzate alla reindustrializzazione dell'area, con investimenti anche nel settore delle energie alternative e delle tecnologie idonee per produrle, come

indicato nel Piano di sviluppo strategico della ZES adriatica per l'area di Brindisi.

Nella stessa area è in via di approvazione il progetto della A2A Energie Future SpA, relativo alla modifica della sua centrale elettrica di Brindisi Nord con dismissione dei gruppi 1 e 2 e della sottostazione elettrica da 220 KV, e l'installazione di un nuovo trasformatore ausiliario di gruppo della sottostazione elettrica da 380 KV, asservita alle unità 3-4 che proseguirebbero la loro attività di generazione, utilizzando il Forsu (frazione organica del rifiuto solido urbano) con un impianto di compostaggio da 70mila tonnellate annue.

5.4.3 Problematiche occupazionali nell'agglomerato di Brindisi

Si è ritenuto opportuno richiamare, sia pure sinteticamente, il processo in corso nel contesto industriale *capital intensive* di Brindisi - con il rischio che esso incida sempre più in profondità e per un lungo periodo sulla tenuta stessa delle filiere di PMI operanti per qualche big player aeronautico ed energetico localizzato nel territorio - per sottolineare come nella migliore delle ipotesi nuovi insediamenti anche non industriali che si localizzassero nelle aree di questa provincia inseribili nella ZES adriatica, almeno nella sua fase d'avvio, potrebbero contribuire solo a recuperare preesistenti livelli occupazionali colpiti dalla riduzione di unità lavorative già espulse, o in procinto di esserlo, da taluni comparti. I livelli occupazionali recuperabili perciò non sarebbero superiori allo stock di occupati attualmente esistente in quei territori, ma reintegrerebbero le unità di lavoro già perdute, o che potrebbero esserlo nelle ristrutturazioni e dismissioni avvenute o annunciate prima ricordate. Occupazione sostitutiva, dunque, ma non aggiuntiva, almeno nel periodo di avviamento, quella attivabile secondo le più attendibili previsioni anche degli stakeholder, nelle aree di Brindisi inserite nella Zona economica speciale del Mare Adriatico meridionale.

L'istituzione della ZES Adriatica potrebbe generare occupazione sostitutiva nell'area di Brindisi...

5.4.4 Incrementi occupazionali in altre aree della ZES Adriatica

In altri contesti produttivi *labour intensive* - come in Capitanata, nella BAT, nel Barese, e nel Salento, non segnati dalla presenza di alcune tipologie di grandi industrie ad alta intensità di capitale con i relativi sistemi di attività indotte e i loro severi percorsi di ristrutturazione selettiva, o che li hanno ormai da tempo conclusi come nel caso del calzaturiero salentino, oggi in fase di pieno rilancio - pur essendosi registrati negli ultimi anni significativi riposizionamenti competitivi, alcuni dei quali ancora in corso con l'avvio di nuovi processi e prodotti, di imprese agroalimentari, dell'automotive, della gomma, del TAC, del legno-mobilio, del packaging, dell'ICT, dei servizi, della grande distribuzione e del turismo, con saldi occupazionali in alcuni casi aziendali non del tutto positivi, pur senza tracolli con grandi numeri - l'insediamento di nuove imprese nelle aree ZES potrebbe concorrere sin dalla fase del loro avvio ad un apprezzabile incremento netto di occupazione.

... ed occupazione aggiuntiva nelle altre aree della regione

Tuttavia sarà necessario sin da ora tenere ben presente che anche le profonde innovazioni e i riassetti indotti da Industria 4.0 nelle strutture tecnologiche e presumibilmente in quelle organizzative e occupazionali dei sistemi diffusi di fabbrica nella regione, come nel resto del Paese, dovrebbero suggerire

particolare cautela nella quantificazione degli auspicabili aumenti di occupazione.

Inoltre le dimensioni e la qualità di tali aumenti assumerebbero caratura diversa a seconda dei singoli settori in cui si realizzassero i nuovi investimenti che, in linea di massima, dovrebbero puntare in ogni caso al maggior impiego possibile di unità lavorative, al momento peraltro non dettagliatamente prevedibile, ancorché auspicabile.

5.4.5 Prospettive di crescita occupazionale

Rilevanti prospettive di crescita produttiva e occupazionale nell'area adriatica, sia pure con varia intensità dalla Capitanata al Salento, si potrebbero realizzare con investimenti nei vasti settori dell'agroalimentare, dell'automotive, dell'aeronautica, dei beni strumentali, della logistica e del *transshipment*.

Ad esempio, se si realizzassero simultaneamente o in un arco temporale ravvicinato investimenti in comparti potenzialmente trainanti, come ad esempio la meccanica strumentale e i sistemi di produzione, in gran parte ancora assenti non solo nel panorama industriale pugliese e della vicina Basilicata, ma anche in altre regioni meridionali, e si diffondessero interventi di innovazione tecnologica alla luce dei programmi di Industria 4.0, si concorrerebbe ad un vero "balzo strutturale" degli apparati manifatturieri delle aree della ZES Adriatica, - ma anche di quella interregionale - arricchendoli con attività di progettazione, costruzione e manutenzione di beni strumentali necessari all'agricoltura e a vari comparti dell'industria locale, ma destinabili anche alle esportazioni, dalle macchine a CN per la mecatronica, a quelle agricole di grandi dimensioni, dalla robotica diffusa impiegabile nelle PMI ai macchinari per l'industria agroalimentare.

La nuova gamma di tali beni strumentali, arricchendo in misura significativa i cartelli produttivi delle aree adriatiche, dovrebbe concorrere inoltre ad aumentarne e a diversificarne le esportazioni. Al riguardo, è opportuno ricordare che l'intero export pugliese dal 2011 oscilla intorno agli 8 miliardi di euro all'anno - con un picco di 8,8 miliardi ma solo nel 2012 - ma non riesce più a superare quella soglia, raggiungendo o valicando il tetto dei 9 miliardi, sia: a) per una diminuita incidenza dell'export siderurgico da Taranto, e sia: b) per un ormai percepibile affievolimento della spinta propulsiva di vendite all'estero delle voci merceologiche costituenti il core business dell'export regionale. I nuovi beni strumentali che si incominciassero a produrre nell'area adriatica della Puglia, come anche nel Tarantino, dovrebbero pertanto incrementarne anche le esportazioni totali.

I benefici di tale rafforzamento strutturale dei sistemi industriali della Puglia adriatica si estenderebbero sinergicamente al mondo locale della ricerca - Politecnico e Università di Bari, Foggia, Lecce e Potenza, CNR, Enea, CETMA, che già hanno in essere a vario titolo rapporti di collaborazione con grandi aziende agroalimentari, meccaniche e dell'aerospazio - e a *supply chain* di PMI localizzate anche in aree extra ZES, impegnabili però a fornire pezzi, componentistica e lavorazioni alle imprese maggiori produttrici dei beni prima richiamati.

**Agroalimentare,
automotive,
aeronautica, beni
strumentali e
logistica i settori in
cui attendersi i
maggiori benefici
occupazionali**

Un impatto significativo in termini produttivi e occupazionali potrebbe generarsi da nuovi investimenti in vari comparti agroalimentari attivi nei territori della ZES adriatica, dalla Capitanata al Salento, aggregando l'offerta di prodotti agricoli allo stato fresco, e/o in trasformazioni non ancora esistenti o debolmente presenti in quelle aree - come indicato nel Piano di sviluppo strategico - ma sicuramente incrementabili sotto il profilo quali/quantitativo, con rilevanti effetti diffusi sulle connesse filiere del freddo, della logistica e sulla promozione commerciale di primizie dei maggiori bacini di coltivazione e prima lavorazione, e con la possibilità di potenziare anche lavorazioni di prodotti tipici a marchio Dop, Igp, e i comparti della nutraceutica e del *pet food*.

Ma l'impatto sarebbe più significativo in termini occupazionali - e stimabile prudenzialmente in un triennio dall'avvio dell'investimento, in circa 500 unità fra addetti diretti a tempo indeterminato, oltre agli stagionali e alle persone impegnate in attività indirette - se fossero attratti nelle aree ZES, soprattutto in Capitanata e nel Barese, *big player* nazionali ed esteri dell'**ortofrutta**, capaci di concentrare in piattaforme logistiche di adeguate dimensioni, grandi volumi di produzioni agricole pregiate, ben superiori a quelli pur rilevanti aggregati da alcuni operatori locali, e con esse di rifornire direttamente, e senza l'intermediazione di forti associazioni di produttori di altri Paesi, le grandi catene della distribuzione organizzata italiane, europee e mondiali.

Nel settore dell'**automotive**, come evidenziato nel Piano di sviluppi strategico, il contesto tecnologico delle aree industriali di Foggia, Bari, in parte di Brindisi, e di Lecce - ove le industrie maggiori (FPT, Tdit-Bosch, Magneti Marelli, Getrag, Graziano Trasmissioni, Skf, TI Automotive, Lasim, Cnh, Alcar) producono motori, pompe *common rail*, apparati frenanti, organi di trasmissione, cuscinetti a sfera, componenti per passaggio fluidi di alimentazione, stampaggio lamiera, macchine movimento terra con parte della loro componentistica, supportate da numerose PMI di subfornitura - è ormai maturo per ospitare uno stabilimento di assemblaggio di autovetture alimentate a benzina, diesel o ibride, il cui impatto occupazionale diretto non sarebbe inferiore alle 1.500 unità.

Nel settore del *transhipment* - che potrebbe offrire anch'esso un apprezzabile apporto occupazionale - si avverte l'esigenza di attrarre operatori di standing internazionale almeno nello scalo di Brindisi, facente capo all'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, che offrirebbe ad essi - nel pieno rispetto delle procedure previste per il rilascio delle concessioni demaniali - il molo di Costa Morena Est, con raccordo ferroviario alla linea nazionale, per localizzarvi attività di *transhipment*.

Interessanti prospettive occupazionali nel comparto dell'ortofrutta

Puntare dell'automotive ad attrarre investimenti nell'assemblaggio di autovetture

Brindisi possibile piattaforma per le attività di *transhipment*

PARTE III - IL FUNZIONAMENTO

6. Semplificazioni e *governance*

6.1 La strategia della Regione Puglia

La semplificazione normativa e amministrativa, al pari di incentivi fiscali ed agevolazioni doganali, rappresenta un volano di sviluppo per le imprese che decidano di localizzarsi nelle istituende ZES.

A fronte dell'aumento di funzioni di carattere amministrativo – cui ha fatto seguito l'incremento di strutture deputate all'adempimento delle stesse – anche nel nostro Paese si è avvertita l'esigenza di eliminare inutili e gravosi “passaggi” che, sommati alla mancanza di continuità della macchina amministrativa rappresentano, nella spietata competizione tra economie ed ordinamenti, un forte ostacolo all'attrattività e alla competitività del territorio.

L'importanza strategica affidata alla “semplificazione” è confermata, direttamente, da:

- **Art. 5.1 lett. a) del decreto-legge 91/2017:** “Le nuove imprese e quelle già esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella ZES, possono usufruire delle seguenti tipologie di agevolazioni: a) procedure semplificate, individuate anche a mezzo di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, e regimi procedimentali speciali, recanti accelerazione dei termini procedimentali ed adempimenti semplificati rispetto a procedure e regimi previsti dalla normativa regolamentare ordinariamente applicabile, sulla base di criteri derogatori e modalità individuate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, se nominato, previa delibera del Consiglio dei ministri”;
- **Art. 6.1 lett. e) del DPCM 25 gennaio 2018 n. 12,** riferendosi al contenuto del **piano di sviluppo strategico:** “l'individuazione delle semplificazioni amministrative, di propria competenza, per la realizzazione degli investimenti che la Regione si impegna ad adottare per le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZES”.

Ciò nonostante, allo stato dell'arte, l'assoluta incertezza dettata dall'assenza di un quadro normativo del tutto completo, rimette in discussione gli spazi di autonomia lasciati a ciascuna Regione nell'individuazione di semplificazioni che non vadano, in alcun modo, in contrasto con le disposizioni che saranno contenute all'interno del secondo DPCM.

Pertanto, evitando possibili future incompatibilità tra norme regionali e nazionali, la Regione Puglia ritiene, in via cautelativa, di doversi affidare a poche ma incisive misure che – in coerenza con i criteri di **economicità, efficacia, imparzialità, pubblicità, legalità e trasparenza** già enunciati dalla legge 241/90 – garantiscano l'insediamento e lo sviluppo di imprese in area ZES; affida, altresì, alla **“Struttura di Progetto”** - capitanata dal Dipartimento dello Sviluppo Economico - il compito di supportare il Comitato di Indirizzo nel **sistema di governance** della ZES.

L'importanza
strategica della
semplificazione

In attesa del
secondo DPCM

La strategia della
Regione Puglia

6.2 Quadro normativo ed amministrativo regionale della Puglia

In attuazione delle diverse normative nazionali che si sono succedute nel tempo e che hanno apportato importanti modifiche alla legge n. 241 del 1990, la Regione Puglia ha avviato un processo di regolamentazione finalizzato ad una generale semplificazione amministrativa con particolare riferimento alla riduzione e al rispetto dei termini di conclusione dei procedimenti. Le disposizioni regionali si sono poste la finalità di una più efficace azione amministrativa e, a garanzia dei cittadini, delle imprese e degli investitori, sono state introdotte politiche e misure di trasparenza, semplificazione amministrativa, prevenzione della corruzione.

Il **Regolamento regionale 4 giugno 2015, n. 13** disciplina il procedimento amministrativo in conformità alle disposizioni contenute nella normativa nazionale, fissando disposizioni generali per il responsabile del procedimento e individuando i procedimenti amministrativi per i quali sia previsto un termine di durata diverso e più lungo rispetto a quello ordinario di trenta giorni, prescritto dall'art. 2, comma 2, della legge n. 241 del 1990.

La norma regionale si pone la finalità di **ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni** con la pubblicazione dei dati informativi sull'organizzazione e i procedimenti. In ottemperanza a tali disposizioni la Regione pubblica l'elenco delle tipologie di procedimento svolte da ciascun ufficio di livello dirigenziale non generale, il termine per la conclusione di ciascun procedimento ed ogni altro termine procedimentale; il nome del responsabile del procedimento e l'unità organizzativa responsabile dell'istruttoria, dell'adozione del provvedimento finale e le scadenze e modalità di adempimento dei procedimenti individuati.

A tal fine è stata condotta un'attività di censimento di tutti i procedimenti amministrativi che caratterizzano l'attività regionale con una procedura informatizzata che consente di raccogliere e pubblicare tutte le informazioni richieste dal legislatore, nonché garantire una maggiore trasparenza dell'attività amministrativa, con particolare riguardo al monitoraggio dei tempi procedimentali.

In questa direzione vanno anche le disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione; la Regione Puglia risponde all'obbligo di legge secondo il quale le amministrazioni pubbliche oltre alla ricognizione, alla raccolta e alla pubblicazione dei dati, devono provvedere al monitoraggio periodico del rispetto dei tempi procedimentali, alla tempestiva eliminazione delle anomalie e alla pubblicazione dei risultati del monitoraggio nel sito *web* istituzionale. Nella sezione *online* "attività e procedimenti"³¹ risultano attualmente censiti circa 1.700 procedimenti per i quali ogni utente può reperire tutte le informazioni che interessano. Il regolamento riporta nella Tabella "A" i termini per la conclusione dei procedimenti, stabilendo che il termine massimo per la conclusione dei procedimenti non espressamente indicati

Il Regolamento
regionale 4 giugno
2015, n. 13

L'attività di
censimento

³¹ <http://trasparenza.regione.puglia.it/attivita-e-procedimenti/tipologie-di-procedimento>

nella tabella e non disciplinati da specifiche disposizioni di legge statali o regionali, è di trenta giorni.

Da ultimo, la **DGR 1293/2017** ha istituito un Tavolo di lavoro per procedere ad armonizzare le diverse banche dati in cui sono indicati i procedimenti e i processi dell'Amministrazione regionale con la finalità, tra l'altro, di procedere all'aggiornamento dei procedimenti amministrati individuati in allegato al regolamento 13/2015.

DGR 1293/2017

La Puglia, inoltre, ha dato attuazione alla legge 7 agosto 2015 n. 124 e decreto legislativo 30 giugno 2016, n. 126, attuativo della delega in materia di **segnalazione certificata di inizio attività (SCIA)**, che prevede, all'articolo 2, comma 1, l'adozione da parte delle amministrazioni statali di moduli unificati e standardizzati che definiscono esaustivamente, per tipologia di procedimento, i contenuti tipici e la relativa organizzazione dei dati delle istanze, delle segnalazioni e delle comunicazioni, nonché della documentazione da allegare. La modulistica unificata è stata adottata sia con riferimento alle attività commerciali e assimilate che in materia di attività edilizia.

**La segnalazione
certificata di inizio
attività (SCIA)**

In armonia con le finalità di efficienza nei tempi dei procedimenti amministrativi, con l.r. 19/07/2013, n. 19, la Regione Puglia ha eliminato tutti gli organismi collegiali superflui e ha provveduto al riordino degli stessi a livello tecnico-amministrativo e consultivo, ottenendo la **semplificazione dei procedimenti amministrativi**.

**La semplificazione
dei procedimenti
amministrativi**

In materia di valutazione dell'impatto ambientale, di particolare interesse, ai fini della semplificazione dei relativi procedimenti, è la legge 03/07/2014, n. 4, di modifica alla legge regionale 12 aprile 2001, n. 11, "**Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale**".

**"Norme sulla
valutazione
dell'impatto
ambientale"**

La legge si pone l'obiettivo di ottimizzare e razionalizzare i tempi decisionali, semplificando l'*iter* del procedimento amministrativo con un maggiore coinvolgimento partecipativo dei soggetti istituzionali coinvolti, mediante lo strumento della **Conferenza di servizi** disciplinata dalla legge 241/90.

Il provvedimento di VIA assorbe e sostituisce una serie di ulteriori autorizzazioni e provvedimenti in materia ambientale e di tutela del patrimonio culturale, i cui soggetti istituzionali titolari delle relative potestà amministrative sono chiamati ad esprimersi in seno alla suddetta conferenza di servizi.

La legge, quindi, coniuga la tutela dell'ambiente e del territorio con la semplificazione e velocizzazione dei procedimenti, utilizzando strumenti decisori più snelli e tempistica procedimentale certa. Prevede che l'autorità competente alla procedura VIA provveda anche al coordinamento dei procedimenti amministrativi e all'acquisizione unitaria delle autorizzazioni necessarie anche in materia di progetti relativi a opere pubbliche e di pubblica utilità per progetti di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili.

**"Misure di
semplificazione in
materia
urbanistica e
paesaggistica"**

Nel percorso di semplificazione normativa va inclusa anche la l.r. 26/10/2016, n. 28 che ha dettato "**Misure di semplificazione in materia urbanistica e paesaggistica**". La legge si rivolge ai cittadini ed alle amministrazioni locali, chiarendo i tempi e le modalità dei procedimenti. Si propone la finalità di riordino e semplificazione procedimentale per

l'adeguamento dei piani territoriali alla pianificazione paesaggistica, di funzionamento delle Commissioni locali per il Paesaggio e di esercizio delle funzioni delegate in materia paesaggistica. La legge semplifica le procedure per alcune modifiche agli strumenti urbanistici vigenti e raccorda le disposizioni legislative in materia paesaggistica con il PPTR.

In questo quadro normativo sinteticamente riportato, va inclusa la materia delle liberalizzazioni con particolare riferimento alla l.r. n. 5/2010, articolo 14, con la quale ha disposto l'attuazione della Direttiva 2006/123/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno. La Direttiva europea (meglio conosciuta come **“Direttiva Servizi”** o **“Direttiva Bolkestein”**) ha dettato principi sulla libera prestazione dei servizi nel mercato interno dei servizi per agevolare la libertà di stabilimento dei prestatori dei servizi e la libera prestazione degli stessi negli Stati membri dell'UE, in un'ottica di maggiore competitività ed equilibrio dei mercati, in modo tale che sia le imprese che i consumatori possano trarre il massimo beneficio dalle opportunità che questi offrono.

La **“Direttiva Bolkestein”**

A tali principi generali si ispirano, in particolare, le norme concernenti i procedimenti e i criteri riferiti per il rilascio delle autorizzazioni amministrative in materia di commercio con particolare riferimento all'introduzione di procedimenti subordinati a Segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) con efficacia immediata, al ricorso allo Sportello Unico, implementazione delle procedure per via elettronica, eliminazione degli adempimenti amministrativi superflui o eccessivi a carico di cittadini e imprese.

“Norme in materia di titoli abilitativi edilizi, controlli sull'attività edilizia e mutamenti della destinazione degli immobili”

La Regione Puglia ha di recente approvato la l.r. n.48 del 01.12.2017 (Burp n.136/2017) in materia di **“Norme in materia di titoli abilitativi edilizi, controlli sull'attività edilizia e mutamenti della destinazione degli immobili”**³².

Tale recente normativa reca disposizioni in materia di comunicazioni di inizio lavori asseverate (CILA), segnalazioni certificate di inizio attività (SCIA) e segnalazioni certificate presentate ai fini dell'agibilità; in particolare, essa recepisce il superamento del certificato di agibilità, l'innovazione della modulistica unificata di recente introduzione legislativa regionale ed agisce in coordinamento con le norme su Piano Casa e sulla Rigenerazione urbana.

Il testo normativo disciplina le modalità di effettuazione dei controlli in ordine alle comunicazioni di inizio lavori asseverate, che devono essere effettuate entro dieci giorni dalla presentazione della documentazione dallo sportello unico per l'edilizia (SUE).

I controlli, a campione e con cadenza almeno bimestrale, devono essere effettuati dai Comuni nella quota non inferiore al 20 per cento delle comunicazioni presentate. Per quanto riguarda invece le segnalazioni certificate presentate ai fini dell'agibilità, i Comuni possono definire modalità dei controlli mensili a campione in quota non inferiore al 20 per cento

³² <http://www.regione.puglia.it/documents/10192/18062887/LR48.pdf/e12d7be0-8ffb-4f68-8f48-3656dacc576a?version=1.0>

prevedendo l'ispezione delle opere. Per entrambe le fattispecie, nei casi di esito negativo dei controlli, ferme restando le applicazioni delle sanzioni previste, viene ordinato di conformare l'opera entro 60 giorni.

Con l'approvazione della predetta legge, inoltre, è stata abrogata la l.r. n.12 del 7 aprile 2014 in materia di certificato di agibilità - non più previsto dalle leggi nazionali – e sono state introdotte disposizioni per il coordinamento della normativa regionale alle norme nazionali in materia di SCIA.

Nel quadro generale della semplificazione rientra anche l'obiettivo della qualità delle norme raggiunto con la l.r. n. 29 del 02/11/2011 recante **“Semplificazione e qualità della normazione”** in coerenza anche a livello comunitario, in quanto la qualità della normazione costituisce parte integrante della strategia di Lisbona. Con la riforma del Titolo V della Costituzione, la semplificazione e la qualità della normazione sono diventate obiettivo comune dello Stato e delle Regioni.

**“Semplificazione
e qualità della
normazione”**

In coerenza con i numerosi interventi normativi statali, la legge regionale detta principi generali per la produzione normativa con finalità di semplificazione e miglioramento della qualità della regolamentazione. La Regione Puglia ha recepito l'impegno a ridurre progressivamente e costantemente il numero delle leggi vigenti, ad adottare Testi Unici, ad introdurre i modelli di Analisi di Impatto della Regolamentazione (AIR) e di Valutazione di Impatto della Regolamentazione (VIR), ad unificare i manuali di *drafting* e ad attuare i piani di azione e le leggi in materia di qualità della regolamentazione.

6.3 Riorganizzazione di funzioni e poteri delegati, semplificazioni amministrative

Al fine di rendere maggiormente competitive le istituende ZES pugliesi ed indipendentemente dalla adozione del secondo DPCM sui “criteri per la semplificazione” – di cui all'art. 5 della legge 3 agosto 2017, n. 123, di conversione del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91 – si propone una disciplina regionale sulle semplificazioni amministrative per la realizzazione degli investimenti che la Regione si impegna ad adottare per le iniziative imprenditoriali localizzate nelle aree ZES.

Di seguito le proposte più rilevanti:

- utilizzare i **regimi di mera comunicazione o segnalazione di inizio attività** o, comunque, regimi il più possibile semplificati;
- trasferire alla **competenza esclusiva del Comitato di indirizzo** – che la esercita attraverso il SUA istituendo presso le Autorità di Sistema Portuale ai sensi dell'art. 18 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 nonché attraverso convenzioni e protocolli con la Regione e/o con le agenzie e/o organismi tecnici statali all'uopo individuati – la formazione e il **rilascio di un'autorizzazione unica (AU-ZES)**, a valle di provvedimenti legislativi che disciplinano tale fattispecie. Ove necessario, il rilascio di autorizzazione amministrativa sostituisce tutte le autorizzazioni/intese/licenze/concessioni/nulla osta e permessi comunque che debbano essere resi da altri enti (Comuni, Province, Città Metropolitana, Consorzi ASI ecc.), anche

**Le semplificazioni
amministrative in
area ZES**

attraverso lo strumento della conferenza di servizi (ex lege 241/90). Le procedure semplificate riguardano tutte le attività che si svolgono nelle aree delimitate e individuate come ZES.

- la Regione Puglia si impegna, inoltre, ad **accogliere in toto** tutte le indicazioni in materia di semplificazioni che verranno proposte dall'art. 5 del decreto-legge 91/2017.

6.4 Governance della ZES del Mar Adriatico Meridionale

Il **sistema di governance** del processo attuativo della ZES sul territorio della Regione Puglia prevede la definizione di un modello organizzativo - che sarà, in ogni caso, disciplinato da un apposito Regolamento - in grado di:

- **attivare gli iter procedurali** previsti per l'implementazione delle azioni riconducibili alla proposta di ZES, anche esercitando modelli di semplificazione amministrativa utili ad agevolare i processi di sviluppo economico delle aree individuate;
- stabilire forme adeguate di raccordo tra le varie componenti - regionale³³ e portuale - della *governance*;
- **assicurare il corretto e puntuale coinvolgimento delle strutture amministrative interne** alle amministrazioni regionali coinvolte nel processo *ratione materiae*;
- attivare l'**adeguato coinvolgimento degli interlocutori istituzionali territoriali coinvolti** (es. Consorzi ASI, gestori interporti ed aeroporti, Comuni, enti datoriali, Prefetture, etc.), promuovendo specifiche accordi/atti/intese/protocolli - tra e con gli stessi - al fine di attivare processi e procedure confacenti e rispondenti alle esigenze di sviluppo delle aree e dei territori ricadenti nel perimetro della ZES (es. utilizzo di risorse e strutture comunali e regionali, procedure di semplificazione, sgravi fiscali di competenza comunale e regionale, verifica *ex ante* dei profili di legalità legati ad imprese e relativi investimenti, etc.).
- **gestire la proficua partecipazione del partenariato economico e sociale** al processo implementativo delle "aree ZES";
- **garantire le condizioni di accessibilità** dall'esterno a beneficio della potenziale domanda da parte di operatori economici interessati al processo;
- **rappresentare un punto unico di contatto**, per chiunque abbia interesse a localizzarsi in area ZES, con riguardo a tutti gli aspetti informativi, procedurali ed amministrativi funzionali al completamento del procedimento.

Altresì, oltre ai suddetti criteri, la *governance* del processo attuativo delle ZES sul territorio della Regione Puglia sarà conforme a quanto previsto dallo statuto e dalle singole leggi regionali che disciplinano la macchina amministrativa regionale, tenendo anche conto delle recenti riforme intervenute in materia.

³³ Per la Regione Puglia si fa riferimento alla costituzione di una "Struttura di Progetto" di cui al II co. dell'art. 7 del sistema pugliese MAIA (come specificato nel paragrafo 6.4.1).

La *governance* della ZES del Mar Adriatico Meridionale è articolata - secondo un approccio integrato - attorno ad una struttura che vede il **Comitato di Indirizzo** in relazione funzionale e programmatica con la **Struttura di Progetto** della Regione Puglia deputata, quest'ultima, al coordinamento del complesso e articolato sistema di Dipartimenti o Agenzie regionali competenti *ratione materiae* per vari aspetti della ZES.

Il *Comitato di Indirizzo*, che svolge i compiti assegnati dalla legge e gestisce la ZES a livello strategico e amministrativo (attraverso il SUA), opera anche per la promozione e formalizzazione di accordi/atti/intese/protocolli d'intesa con ciascuno degli *stakeholder* territoriali coinvolti e presenta le seguenti caratteristiche:

- vede la partecipazione del Presidente dell'AdSP e dei rappresentanti di MIT, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Regione Puglia - svolge le attività previste dall'art. 8 del DPCM n. 12 del 25 gennaio 2018 e in generale rappresenta il luogo organizzativo preposto al coordinamento generale e alla definizione delle strategie della ZES; nonché all'interlocuzione con i referenti istituzionali (a livello comunitario, nazionale, regionale e locale), col sistema degli *stakeholder* (ivi comprese le imprese interessate);
- è supportato da un *Executive board* - che vede la partecipazione del Segretario Generale dell'AdSP e del *project leader* della Regione Puglia - che rappresenta l'organo operativo che - in modo integrato e sinergico - opera su *input* e a supporto del *Supervisory board* e che relaziona allo stesso sull'andamento della ZES a livello gestionale, finanziario, amministrativo, strategico, ecc.

Conformemente all'art. 6 comma 1 lettera i) del d.p.c.m. del 25 gennaio 2018 n.12, il **rappresentante della Regione Puglia** nel Comitato di indirizzo della ZES del Mar Adriatico Meridionale è [...].

Il *livello regionale* è strutturato attorno alla **Struttura di progetto (Regione Puglia)** e rappresenta l'unica interfaccia regionale del Comitato d'Indirizzo (Soggetto per l'Amministrazione della ZES) deputata allo svolgimento di funzioni di coordinamento di tutte le strutture regionali che - di volta in volta³⁴ - risulteranno competenti *ratione materiae*.

La Regione Puglia, per i suddetti fini si propone, in base alla delibera regionale n. 1518 del 31 luglio 2015 costitutiva del sistema MAIA (Modello Ambidestro per innovare la Macchina Amministrativa regionale), di cui al Bollettino Ufficiale della Regione Puglia – n. 110 del 4 agosto 2015, la costituzione di una **“Struttura di Progetto”** di cui al II co. dell'art. 7 del richiamato modello di sistema.

Pertanto, al fine di:

- sviluppare le attività inerenti (e che necessitano di integrazione fra le varie strutture amministrative);
- attivare procedure amministrative straordinarie

³⁴ Secondo quanto verrà stabilito nel Regolamento di *governance* della ZES.

viene istituita la Struttura dirigenziale di Progetto denominata “**Struttura di progetto ZES Adriatica**”.

La Struttura, coordinata da un *project leader*, che farà riferimento al **Dipartimento allo Sviluppo Economico**, si interfacerà di volta in volta con i seguenti Dipartimenti e/o Agenzie e Società regionali:

- Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro;
- Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale ed Ambientale;
- Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio;
- Dipartimento Promozione della Salute, del Benessere Sociale e dello Sport per Tutti;
- Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personali e Organizzazione;
- Dipartimento Turismo, Economia della Cultura e Valorizzazione del Territorio;
- Aeroporti di Puglia s.p.a.;
- Agenzia per il Diritto allo Studio Universitario (A.DI.S.U.);
- Agenzia Regionale per il Turismo (Pugliapromozione);
- Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (A.R.P.A.);
- Agenzia Regionale per la Tecnologia e l’Innovazione (A.R.T. I.);
- Agenzia Regionale per le Attività Irrigue e Forestali (A.R.I.F.);
- Agenzia Regionale per le Politiche Attive per il Lavoro (A.R.P.A.L.);
- Agenzia Regionale Sanitaria della Puglia (A.Re.S.);
- Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (A.S.S.E.T.);
- Innovapuglia s.p.a.;
- Puglia Sviluppo s.p.a.;

Infine, la richiamata *Struttura* avrà il compito, nel periodo temporale di esistenza della istituenda ZES, di contribuire ad **assicurare unitarietà, omogeneità ed efficienza nella programmazione, gestione e sviluppo delle risorse tecniche, finanziarie e umane**.

La titolarità della Struttura di Progetto è assegnata al **Dipartimento dello Sviluppo Economico**.

7. Agevolazioni fiscali e finanziarie

7.1 La vision

Il quadro delle agevolazioni fiscali e finanziarie messe al servizio delle costituende Zone Economiche Speciali rappresenta, senza dubbio alcuno, uno degli elementi maggiormente incisivi nella scelte presenti e future operate dai singoli operatori economici: l'allocazione di risorse - materiali o immateriali che siano - dipende, per buona parte, dalla capacità del territorio di risultare attrattivo agli occhi degli investitori; l'apporto regionale, specie dinanzi alla sola previsione (fiscale) del **credito d'imposta**, è elemento dirimente nelle politiche - e nelle scelte - di micro e macro sviluppo societario.

Tale aspetto, assume maggior rilievo in considerazione:

1. dell'**assenza di una disciplina doganale**³⁵ di favore;
2. della **concorrenza** - naturale - tra ZES del Meridione d'Italia e tra quest'ultime e ZES estere.

Criticità

Altro elemento di spunto e di analisi è l'istituzione delle **Zone Logistiche Semplificate (ZLS)**³⁶: ad esclusione del credito d'imposta³⁷ previsto per le ZES meridionali, "si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni relative alla procedura di istituzione delle Zone economiche speciali previste dal decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123³⁸"; tale la disposizione - inserita in un contesto geografico, infrastrutturale e fiscale già consolidato³⁹ - attenua, di molto, il potere attrattivo delle ZES del Meridione d'Italia.

Le Zone
Logistiche
Semplificate
(ZLS)

In tal senso, l'offerta pugliese, articolata su **tre livelli**, si preoccupa di garantire l'appetibilità di entrambe le ZES attraverso un ventaglio di opportunità - variegata ed articolata - che permetta di integrare, in maniera circolare, l'offerta nazionale già esistente ad una programmazione regionale pienamente coerente e compatibile con gli obiettivi e i divieti comunitari: pronta a recepire ed intercettare i fabbisogni di imprese e cittadini affinché possa costituirsi - di concerto - una forma del tutto nuova di "governo responsabile del territorio".

La vision

Un *mix* di strumenti e di incentivi, le cui leve - già oggi - sono messe al servizio di coloro i quali intendano investire in Puglia; **quattro leve-obiettivo**,

Le quattro leve-
obiettivo

³⁵ In tal senso, per stimolare i traffici da e verso i porti, l'unica ipotesi percorribile prevederebbe l'istituzione, con legge nazionale, di una Zona Franca Doganale interclusa (l'unica istituibile a seguito delle modifiche recentemente apportate al Codice Doganale Unionale), all'interno della quale svolgere tutte le pratiche di trasformazione merci in regime di esenzione.

³⁶ Art. 61 della Legge 27 dicembre 2017, n.205, rubricata *Bilancio di previsione dello Stato per l'anno 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020*.

³⁷ Per approfondimenti, si rinvia all'appendice A.3.2.

³⁸ Art. 65 della Legge 27 dicembre 2017, n.205, rubricata *Bilancio di previsione dello Stato per l'anno 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020*.

³⁹ Si pensi alla dotazione infrastrutturale, alla vicinanza con i principali porti del nord Europa, agli indiscussi privilegi in alcune aree portuali del Paese (*porto franco* di Trieste su tutti).

frutto di “progettualità trasversali ed orizzontali” basate su analisi storiche e prospettiche del territorio e delle sue economie:

1. **Ricerca ed innovazione.** Il **trasferimento tecnologico**, attraverso l’implementazione condivisa di idee e conoscenze, assume ruolo cardine e trainante nei processi di crescita e di sviluppo dei settori industriali: dalle misure esistenti (TecnoNidi) a favore delle **start-up innovative**, alla promozione di *partnership* tecnologiche pubblico-private improntate su **ricerca industriale** e **sviluppo sperimentale** (*InnoNetwork*), al finanziamento di progetti pilota di sperimentazione di soluzioni innovative (*InnoLabs*), alla **creazione di distretti tecnologici**, all’**apertura della Regione** – e con essa dei porti, delle Università, delle agenzie strumentali e dei centri di ricerca – allo scambio costruttivo di esperienze e *best practice* su scala nazionale, europea (MANUNET) ed internazionale;

Ricerca ed
innovazione

2. **Competitività ed occupazione.** Gli investimenti attratti in area ZES saranno *capital intensive*, ma nel medio periodo incrementeranno la qualità e la quantità dell’occupazione diretta ed anche indiretta. Ad oggi, su base nazionale, il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali propone incentivi all’occupazione nei suddetti ambiti:

Competitività ed
occupazione

- assunzioni agevolate di lavoratori disoccupati over 50 e donne prive di impiego da almeno 6 mesi;
- incentivi per le assunzioni a tempo pieno ed indeterminato di lavoratori che fruiscono della NASPI;
- reimpiego over 50;
- erogazione di una somma ai lavoratori in mobilità e sospesi in CIGS o in distacco ex art- 8, comma 3, del D.L. 148/1993;
- riallineamento retributivo stipulati dalle associazioni imprenditoriali ed organizzazioni sindacali locali;
- solidarietà espansiva (e cioè un contributo concesso al datore di lavoro pari al 15 % della retribuzione lorda dei singoli dipendenti sulla base dei contratti collettivi e per ogni mensilità di retribuzione dei dipendenti assunti);
- incentivi ai datori di lavoro ed alle società di fornitura di lavoro temporaneo a sostegno della ricollocazione lavorativa dei lavoratori impegnati in lavori socialmente utili;
- lavoratori iscritti alle liste di mobilità;
- esonero contributivo per assunzioni a tempo indeterminato per la durata di 36 mesi;
- esonero contributivo per assunzioni a tempo indeterminato per la durata di 24 mesi.

Per ciò che concerne la Regione Puglia, invece, **l’obiettivo tematico VIII** della politica di coesione 2014-2020 prevede:

- a) **la promozione di un’occupazione sostenibile e di qualità;**
- b) **il sostegno alla mobilità dei lavoratori.**

Ad oggi sono disponibili le sottoelencate misure:

- **sgravi contributivi aggiuntivi** rispetto a quelli previsti dalla recente normativa statale, per le nuove assunzioni soprattutto femminili;
- **sviluppo e aggiornamento delle competenze professionali**, con particolare riferimento ai soggetti *over 50* e incentivi alle Agenzie per il lavoro per una nuova collocazione lavorativa degli stessi;
- **promozione della cultura dell'autoimpiego e dell'autoimprenditorialità**, anche attraverso lo strumento del *co-working*, con recupero e **valorizzazione delle attività artigianali**;
- **sviluppo della cooperazione sociale**;
- **formazione adeguata degli immigrati** per favorire il loro inserimento nel tessuto produttivo pugliese.

L'obiettivo sarà, dunque, quello di incrementare ulteriormente l'offerta di lavoro attraverso **l'incentivazione all'occupazione** e all'allargamento della partecipazione al mercato del lavoro; negli avvisi potranno essere previste – ove compatibili con la normativa vigente – delle **premierità** che andranno quantificate con riferimento alla difficoltà di ricollocazione dei lavoratori. Merita attenzione, poi, la legge regionale 19 giugno 2018, n. 26: perfettamente inserita nel quadro normativo attuale, ridefinisce il sistema regionale delle politiche per il lavoro. La Regione Puglia manterrà le funzioni di indirizzo, coordinamento, vigilanza e monitoraggio dei servizi e delle politiche regionali per l'occupazione, avvalendosi – per l'attuazione delle stesse – della rete regionale dei servizi per le politiche attive del lavoro che si costituisce:

- dell'**Agenzia Regionale per le Politiche Attive per il Lavoro (ARPAL)**: in qualità di ente strumentale e operativo, con una propria personalità giuridica e piena autonomia organizzativa e finanziaria;
- dei centri per l'impiego pubblici che rappresenteranno le articolazioni operative dell'Agenzia stessa;
- dei soggetti pubblici e privati accreditati ai servizi per il lavoro.

Per rafforzare la competitività della ZES senza abbandonare gli orientamenti in essere su scala regionale (incentivi a favore di piccole, medie e grandi imprese), inoltre, la Regione Puglia si riserva la possibilità di mettere a **riserva € 30.000.000,00**, rinvenienti dal piano operativo: le imprese richiedenti, in tal caso, dovranno accedervi ("a sportello") entro e non oltre il termine stabilito dal Dipartimento dello Sviluppo Economico⁴⁰;

- 3. Sostenibilità e qualità ambientale.** Lo **sviluppo sostenibile** è posto al centro delle politiche regionali; il processo di riforma che coinvolge i Consorzi ASI – già avviato nel corso del 2017 – punta

Sostenibilità e
qualità
ambientale

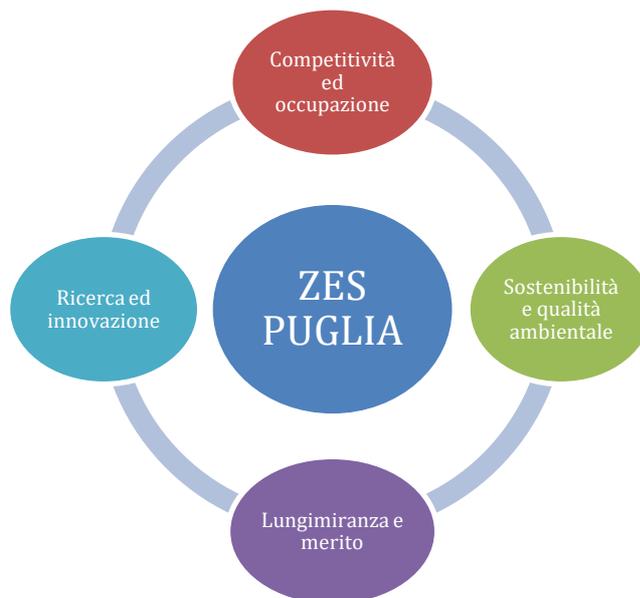
⁴⁰ Qualora le disponibilità su descritte dovessero restare inutilizzate, si renderà necessario il ricollocamento delle stesse.

all'adozione, ad esempio, di modelli organizzativi efficienti e strategie di *governance* innovative e più flessibili così da rendere il territorio, ancora una volta, più “accogliente”. Secondo le attuali disposizioni, le ASI punteranno al modulo delle **Aree Produttive Paesaggisticamente ed Ecologicamente Attrezzate (APPEA)**: in coerenza con il POR-FESR 2014-2020, perseguiranno obiettivi di efficientamento energetico, gestione integrata delle risorse ed abbattimento delle polveri e di CO₂. Ritenuta, inoltre, l'importanza di accogliere all'interno del perimetro della istituende ZES investimenti con minor impatto ambientale possibile, la Regione Puglia si riserva, nell'ambito delle prerogative proprie ed attraverso i suoi rappresentanti in seno ai Comitati di indirizzo delle medesime ZES, di favorire l'insediamento di operatori economici dotati di **idonee certificazioni ambientali**.

4. **lungimiranza e merito.** Le disposizioni del decreto-legge 91/2017 in materia ZES individuano – già con la definizione di *imprese* fornita dall'art. 5 comma 1 – il principale requisito di accesso al *credito d'imposta*. Tale previsione normativa, è ripresa dalla Regione Puglia per definire le agevolazioni fiscali su scala regionale ed individuare quelle su scala comunale: l'intento è – nel rispetto della disciplina degli *aiuti di Stato*, nei limiti imposti dal regime *de minimis* e negli spazi di operabilità concessi a Regione ed enti locali – di prevedere ulteriori (rispetto alla legislazione nazionale vigente) meccanismi di incentivazione a favore delle società insediate nelle ZES pugliesi:
- a) con lo scopo di **attrarre nuovi investimenti**;
 - b) senza che gli stessi possano rappresentare forme di **indebito ed indiscriminato assistenzialismo**.

Lungimiranza e merito

L'offerta delle ZES pugliesi



Per portare a termine la propria *vision*, la Regione Puglia si avvarrà:

1. del supporto di Agenzie e Società Strumentali, del Dipartimento dello Sviluppo Economico, della Struttura di Progetto;

2. della collaborazione del Comitato di indirizzo, per mezzo dei propri rappresentanti.
3. della collaborazione con e tra: Comuni, Consorzi ASI, *stakeholders*.

Panoramica delle agenzie e società regionali per la ZES

AGENZIE STRUMENTALI	OBIETTIVI
Aeroporti di Puglia s.p.a.	Ha per scopo primario la gestione in concessione degli aeroporti pugliesi (Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie). Tale attività si esplica nella progettazione, sviluppo e gestione delle infrastrutture per l'esercizio delle attività aeroportuali e di attività commerciali. Rientra, pertanto, tra le attività ricomprese nell'oggetto sociale, anche la gestione dei servizi <i>aviation</i> e <i>non aviation</i> .
Agenzia per il Diritto allo Studio Universitario – A.DI.S.U.	Nasce con l'obiettivo specifico di semplificare i processi di gestione del diritto allo studio, di realizzare ogni possibile economia di scala e di dare un volto unitario alle politiche del diritto allo studio e all'erogazione dei servizi destinati a garantire tale diritto alle studentesse e agli studenti della regione.
Agenzia Regionale per il Turismo – Pugliapromozione	Opera per l'attuazione delle politiche della Regione Puglia in materia di promozione dell'immagine unitaria della Regione e promozione turistica locale.
Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale – A.R.P.A.	È preposta all'esercizio di attività e compiti in materia di prevenzione e tutela ambientale, come individuate dall'art. 4 della legge istitutiva, ai fini della salvaguardia delle condizioni ambientali soprattutto in relazione alla tutela della salute dei cittadini e della collettività.
Agenzia Regionale per le Attività Irrigue e Forestali – A.R.I.F.	Ente tecnico-operativo preposto all'attuazione degli interventi in ambito forestale ed irriguo, attraverso attività e servizi a connotazione non economica finalizzati al sostegno dell'agricoltura e alla tutela del patrimonio boschivo.
Agenzia Regionale per le Politiche Attive per il Lavoro – A.R.P.A.L.	L'ARPAL è un ente tecnico-operativo e strumentale che opera a supporto della Regione nell'ambito delle competenze assegnate all'Assessorato regionale al lavoro: è organo di raccordo, promozione, gestione, attuazione, coordinamento legato al mondo delle politiche attive del lavoro pugliese e nazionale.
Agenzia Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione – A.R.T.I.	L'Agenzia supporta l'amministrazione regionale nella realizzazione delle politiche per lo sviluppo tecnologico del tessuto produttivo, la diffusione dell'innovazione nella società e la crescita socio-economica del territorio.
Agenzia Regionale Sanitaria della Puglia – A.Re.S.	Si caratterizza per la sua funzione pubblica e ha compiti di analisi della domanda, valutazione della qualità dei servizi sanitari e implementazione di strumenti gestionali innovativi; svolge quindi funzioni di analisi epidemiologica delle prestazioni sanitarie, di valutazione delle innovazioni

	tecnologiche e dei presidi farmaceutici, di valutazione della domanda e dell'offerta, di implementazione di modelli gestionali innovativi.
Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio – A.S.S.E.T.	Organismo tecnico operativo a supporto della Regione per la definizione e la gestione delle politiche per la mobilità, la qualità urbana, le opere pubbliche, l'ecologia e il paesaggio, per la prevenzione e la salvaguardia del territorio e del rischio idrogeologico e sismico.
InnovaPuglia	È una società partecipata dalla Regione Puglia impegnata in attività a supporto della programmazione strategica regionale a sostegno della Innovazione Digitale. A InnovaPuglia è affidato il compito di attuare sul territorio pugliese l'Agenda Digitale Europea, secondo il paradigma dell'innovazione aperta e intelligente (Open and Smart Innovation), al fine di semplificare il rapporto con le pubbliche amministrazioni e contenere e razionalizzare la spesa pubblica. Sono attribuite anche funzioni di: <ul style="list-style-type: none"> • Organismo intermedio, per la realizzazione di interventi pubblici agevolativi nel campo della ricerca e innovazione digitale. • Soggetto aggregatore della Regione Puglia.
Puglia Sviluppo s.p.a.	Ha lo scopo di concorrere, in attuazione dei piani, programmi e indirizzi del socio unico Regione Puglia, allo sviluppo economico e sociale del territorio per conto e su richiesta della Regione attraverso la realizzazione di attività di interesse generale a supporto della Regione Puglia.

Ciò nonostante, vale la pena ricordare come, nello sviluppo delle attività imprenditoriali sul territorio pugliese, particolarmente significativo sia il contributo già fornito da:

1. Agenzia Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione – A.R.T.I..

Essa si occupa di:

- promuovere la valorizzazione economica e sociale dei risultati della ricerca e la nascita di impresa innovativa;
- monitorare e valutare iniziative e misure regionali;
- sostenere il processo di internazionalizzazione del sistema della ricerca e dell'innovazione pugliese;
- elaborare modelli di divulgazione che stimolino i giovani ad acquisire nuove competenze e intraprendenza, e la società ad adottare approcci innovativi.

**Il contributo di
A.R.T.I. Puglia**

Focus: l'Agenda Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione – A.R.T.I.

Agenzia Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione –A.R.T.I.		
COSTO ANNUALE	RISORSE UMANE	RISORSE FINANZIARIE
€ 526.391,56 ⁴¹	<ul style="list-style-type: none"> • 2 dirigenti • 13 funzionari 	€ 3.114.537,00

2. **Puglia Sviluppo**, a cui è affidata l'attività di:

- organismo intermedio nell'attuazione di regimi di aiuto a favore delle imprese⁴²;
- gestione finanziaria (Fondo di Controgaranzia, Fondo di Tranché Cover, Fondo Microcredito d'Impresa della Puglia, Fondo per il sostegno dell'internazionalizzazione delle P.M.I. pugliesi, N.I.D.I., Fondo PMI – Tutela dell'Ambiente);
- gestione, promozione e sviluppo degli incubatori di impresa di Modugno (BA) e Casarano (LE).

**Il contributo di
Puglia Sviluppo**

Focus: Puglia Sviluppo

Puglia Sviluppo			
COSTO ANNUALE (al 31 marzo 2017)	RISORSE UMANE	RISORSE FINANZIARIE (2017)	
€ 5.498.000,00	<ul style="list-style-type: none"> • 5 dirigenti • 67 quadri e impiegati • 33 somministrati 	disponibilità liquide	€ 206.267.745,00
		debiti finanziari (vs controllate)	€ 202.497.712,00
		PFN ⁴³	€ 3.770.033,00

3. **Sezione Competitività – Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro.**

Essa gestisce, assieme a Puglia Sviluppo, una serie di interventi a favore di micro, piccole, medie e grandi imprese in Puglia – dettati dall'**obiettivo tematico I** e dall'**obiettivo tematico III** del **P.O.R. Puglia 2014-2020** – e pienamente compatibili con le disposizioni del decreto-legge 91/2017.

⁴¹ La dotazione organica dell'Agenzia è rimasta pressoché invariata nel corso degli ultimi anni.

⁴² Alcuni di questi, verranno esaminati in seguito.

⁴³ In particolare: (1) c/Fondo Internazionalizzazione – mutui 9.069.196 (1.1) c/Fondo Internazionalizzazione – sovvenzioni dirette 332.590; (2) c/Fondo Nuove iniziative d'impresa – mutui 4.729.357 (2.1) c/Fondo Nuove iniziative d'impresa – sovvenzioni dirette 3.454.284. Inoltre, nella nota accompagnatoria al bilancio (2016), si dispone che la destinazione dell'utile dell'esercizio: "considerata le disponibilità della voce utili a nuovo nell'ambito del Patrimonio Netto della società, l'Amministratore proporrà all'Azionista di destinare l'utile dell'esercizio 2016 a riserva facoltativa. Tale riserva rappresenterà una dotazione di patrimonio per finanziare un progetto, coerente con le finalità statutarie di Puglia Sviluppo, che potrà essere definito e disciplinato mediante un apposito Regolamento adottato dall'azionista".

Nei prossimi paragrafi, verrà illustrata l'offerta di incentivi fiscali e finanziari messi a disposizione dalla Regione Puglia⁴⁴ per favorire investimenti all'interno della ZES del Mar Adriatico Meridionale.

7.2 I Livello: UE-Stato-Regione

7.2.1 Il Piano Operativo Regionale (P.O.R.)

Il **Programma Operativo della Regione Puglia 2014-2020** è stato elaborato tenendo conto di quanto disposto dal Regolamento (UE) n. 1303/2013, che individua **11 Obiettivi Tematici** alla base dell'attuazione della Politica di Coesione, allineati a loro volta alle priorità e agli obiettivi della strategia Europa 2020.

Ciascun **Obiettivo Tematico** è collocato all'interno di **Assi** che contengono inoltre **Priorità d'investimento, Obiettivi Specifici e Azioni**. A ciò si aggiunge un **Asse specifico (XII)** inerente lo sviluppo urbano e territoriale, costruito in attuazione degli artt. 7-8 del Reg.1301/2013, integrando gli Obiettivi Specifici e le Azioni di più Obiettivi Tematici; nonché un Asse dedicato all'**assistenza tecnica (XIII)** volto al miglioramento dell'efficienza, dell'efficacia e della qualità degli interventi finanziati, oltre che alla verifica e al controllo degli stessi.

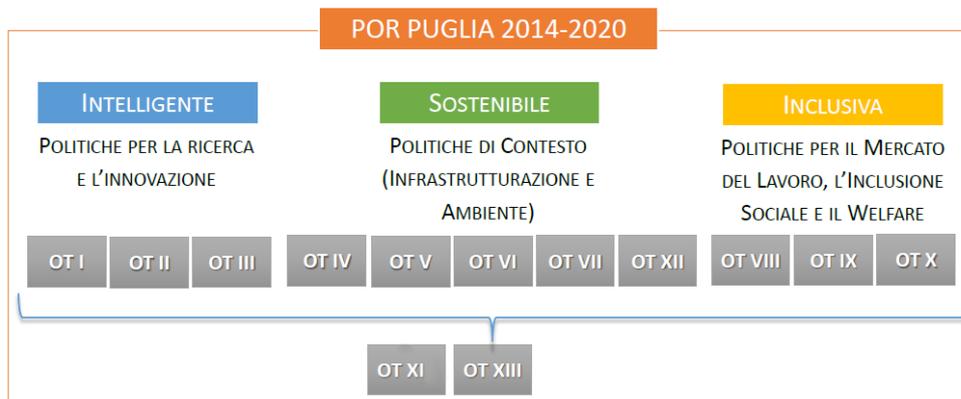
Gli obiettivi
tematici

Nel ciclo di programmazione 2014-2020 la Puglia si colloca tra "le regioni meno sviluppate" (ovvero con un PIL pro capite inferiore al 75 % della media dell'UE) insieme a Basilicata, Calabria, Campania e Sicilia.

Tale collocazione consente alla Puglia di fruire delle ricadute territoriali degli investimenti derivanti dai **Programmi Operativi Nazionali (PON)**.

Nella predisposizione del **Programma Operativo Regionale (POR)**, la Regione Puglia ha scelto di realizzare una forte integrazione tra il **FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale)** ed il **FSE (Fondo Sociale Europeo)** definendo un **Programma Multifondo**.

⁴⁴ Il ventaglio di strumenti e di agevolazioni, qui di seguito rappresentati, è puramente indicativo: è in costante evoluzione ed aggiornamento (<http://www.sistema.puglia.it/>) e non tiene conto di quanto già esistente a livello nazionale, né tantomeno della eventuale presenza di accordi o *partnership* con soggetti pubblici e/o privati. A tal ultimo proposito, meritano di essere menzionati gli accordi stipulati con il Banco di Napoli, rispettivamente, da Autorità Portuale del Mar Adriatico Meridionale e Politecnico di Bari: il primo, mira a sostenere – tramite una serie di servizi (consulenza, finanza di progetto, smobilizzo crediti, formazione) – le imprese in ZES; il secondo, prevede la realizzazione di un nuovo *hub* per l'*open innovation* presso il Politecnico di Bari che va ad integrarsi, nel binomio ricerca-innovazione, al *contamination lab* – BaLaB – già presente presso l'Università degli Studi di Bari "Aldo Moro".



La strategia del POR FESR 2014-2020 della Regione Puglia ha inteso assicurare la continuità con le azioni poste in essere nell'ambito della programmazione 2007-2013, individuando tre macroaree d'intervento allineate con gli obiettivi di Europa 2020.

A ciò si aggiungono le politiche per il rafforzamento della capacità amministrativa.

Le politiche di rafforzamento della capacità amministrativa

- **Politiche per la ricerca e l'innovazione** il cui obiettivo è quello di sviluppare programmi e interventi nel campo della ricerca industriale e dell'innovazione aventi a riferimento i paradigmi della *open innovation*; di rafforzare il sistema digitale regionale (a partire dalla riduzione del digital divide) e di ampliare le condizioni per il potenziamento della competitività del tessuto economico e imprenditoriale pugliese anche in un'ottica di internazionalizzazione.
- **Politiche di contesto (infrastrutturazione e ambiente)** finalizzate al miglioramento delle condizioni in ordine all'efficientamento energetico, alla messa in sicurezza del territorio, alla tutela e alla valorizzazione delle risorse culturali e ambientali, alla promozione di sistemi di trasporto sostenibili. Ciò anche nella direzione di promuovere uno sviluppo urbano sostenibile, a partire dai contesti periferici che necessitano di adeguati interventi di riqualificazione.
- **Politiche per il mercato del lavoro, l'inclusione sociale e il welfare** orientate a incrementare l'offerta di lavoro attraverso interventi di incentivazione all'occupazione e di allargamento della partecipazione al mercato del lavoro. A ciò si aggiungono azioni specifiche orientate alla riduzione delle povertà e al contrasto dell'esclusione sociale oltre che interventi per il miglioramento delle competenze scolastiche e formative.
- **Politiche per il rafforzamento della capacità amministrativa** mirate al potenziamento delle competenze (delle responsabilità e dei modelli organizzativi), alla riduzione degli oneri burocratici (semplificazione), al rafforzamento della trasparenza e al ricorso a modalità di intervento condivise.

Due elementi di novità introdotti dalla Puglia nel suo Programma Operativo sono rappresentati dalla definizione di **Strategia regionale per la Specializzazione intelligente** (composta da due documenti "SmartPuglia 2020" e "Agenda Digitale Puglia2020") e da un **Piano di Rafforzamento Amministrativo (PRA)**.



7.2.1.1 I Contratti di Programma

I **Contratti di Programma** regionali costituiscono la misura di incentivo a **fondo perduto** che la Regione Puglia mette a disposizione delle **grandi imprese**.

Destinatari

Lo strumento ha l'obiettivo di promuovere iniziative imprenditoriali in grado di contribuire al recupero e consolidamento delle attività industriali esistenti e alla creazioni di nuove opportunità di sviluppo, rafforzando la competitività e attrattività dei territori e sostenendo l'occupazione.

Obiettivi

Con il Contratto di Programma si possono realizzare investimenti in unità locali ubicate/da ubicare nel territorio della Regione Puglia e riguardanti:

Investimenti realizzabili

- la realizzazione di nuove unità produttive;
- l'ampliamento di unità produttive esistenti;
- la diversificazione della produzione di uno stabilimento esistente per ottenere prodotti mai fabbricati precedentemente;
- un cambiamento fondamentale del processo di produzione complessivo di un'unità produttiva esistente.

I Contratti di Programma regionali finanziano spese per **“Attivi materiali”** (cioè macchinari, suolo e opere murarie) e spese per **“Ricerca industriale e Sviluppo sperimentale”**.

Spese ammissibili

Le istanze di accesso devono riguardare programmi di investimento, denominati Contratti di Programma, di importo complessivo delle spese e dei costi ammissibili compresi **tra 5 milioni di euro e 100 milioni di euro**.

I **progetti industriali** possono essere presentati da grandi imprese (sia singolarmente che con l'eventuale coinvolgimento di altre PMI) che intendano realizzare un investimento di tipo integrato nel territorio della Regione Puglia.

Progetti industriali

Per **Contratto di Programma** si intende il complesso dei programmi di investimento che:

- nel caso della **grande impresa** può riguardare:

- a) progetti di Ricerca e Sviluppo che possono essere integrati con progetti industriali a sostegno della valorizzazione economica dell'innovazione e dell'industrializzazione dei risultati della ricerca;
- b) progetti industriali per lo sfruttamento di tecnologie o soluzioni innovative nei processi, nei prodotti/servizi e nell'organizzazione.
- nel caso delle **PMI aderenti**, devono riguardare investimenti in attivi materiali, che devono essere obbligatoriamente integrati con investimenti in ricerca e sviluppo e/o con investimenti in innovazione tecnologica dei processi e dell'organizzazione. Inoltre, il progetto delle PMI aderenti può essere integrato con investimenti per l'acquisizione di servizi.

La gestione dello strumento è di competenza della Regione Puglia che, ad eccezione della fase di erogazione dei contributi, procederà all'attuazione mediante **Puglia Sviluppo s.p.a.**, in qualità di soggetto intermediario.

**Soggetto
intermediario**

Questo strumento di agevolazione ha già permesso di radicare sul territorio regionale alcuni grandi gruppi italiani ed esteri.

7.2.1.2 I Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA)

I **Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA)** costituiscono la misura di incentivo **a fondo perduto** che la Regione Puglia mette a disposizione delle imprese.

Destinatari

I progetti industriali possono essere presentati da **medie imprese sia singolarmente che con l'eventuale coinvolgimento di altre PMI**.

Lo strumento ha l'obiettivo di **promuovere iniziative imprenditoriali** in grado di contribuire al recupero e consolidamento delle attività industriali esistenti e alla **creazioni di nuove opportunità di sviluppo**, rafforzando la **competitività e attrattività** dei territori e sostenendo **l'occupazione**.

Obiettivi

Con i **PIA** si possono realizzare in unità locali ubicate/da ubicare nel territorio della Regione Puglia e riguardanti:

**Investimenti
realizzabili**

- a) la realizzazione di nuove unità produttive;
- b) l'ampliamento di unità produttive esistenti;
- c) la diversificazione della produzione di uno stabilimento esistente per ottenere prodotti mai fabbricati precedentemente;
- d) un cambiamento fondamentale del processo di produzione complessivo di un'unità produttiva esistente.

I PIA finanziano spese per **“Attivi materiali”**, spese per **“Ricerca industriale e Sviluppo sperimentale”**, spese per **“Innovazione tecnologica, dei processi e dell'organizzazione”** e **“Servizi di consulenza”**.

Spese ammissibili

Le istanze di accesso devono riguardare progetti integrati di importo complessivo delle spese e dei costi ammissibili compresi **tra 1 milione di euro e 40 milioni di euro**.

Per **progetto integrato** si intende il complesso dei programmi di investimento di ciascuna impresa; ciascun programma di investimento riguarda un'iniziativa imprenditoriale finalizzata alla produzione di beni e/o servizi per la cui realizzazione sono previsti investimenti in attivi materiali,

**Progetto
integrato PIA
medie imprese**

che:

- a) nel caso di programma proposto dalla **media impresa (sia proponente che aderente)**, devono essere obbligatoriamente integrati con investimenti in ricerca e sviluppo oppure devono prevedere l'industrializzazione di risultati derivanti da attività di ricerca precedentemente svolte e documentabili attraverso apposita attestazione da parte di un organismo di ricerca oppure derivante dallo sfruttamento di un brevetto. Inoltre, il programma può essere integrato con investimenti in innovazione tecnologica dei processi e dell'organizzazione.
- b) per le eventuali **piccole imprese aderenti**, devono essere obbligatoriamente integrati con investimenti in ricerca e sviluppo e/o con investimenti in innovazione tecnologica dei processi e dell'organizzazione.
- c) possono prevedere anche investimenti per l'acquisizione di servizi.

L'ammontare degli investimenti in **Attivi Materiali** non potrà comunque essere inferiore al 20% degli investimenti complessivi ammissibili per impresa.

Possono accedere alla misura dei PIA, anche direttamente le sole **piccole imprese** a condizione che abbiano registrato un fatturato medio nel triennio di almeno 1,5 mln di euro ed un numero di ULA nei 12 mesi antecedenti la presentazione della domanda non inferiore a 10 addetti.

Le istanze di accesso devono riguardare progetti integrati di importo complessivo delle spese e dei costi ammissibili compresi **tra 1 milione di euro e 20 milioni di euro**.

Per **progetto integrato** si intende un'iniziativa imprenditoriale finalizzata alla produzione di beni e/o servizi per la cui realizzazione sono previsti investimenti in attivi materiali, che devono essere obbligatoriamente integrati con investimenti in ricerca e sviluppo e/o con investimenti in innovazione tecnologica dei processi e dell'organizzazione. Inoltre, il progetto può essere integrato con investimenti per l'acquisizione di servizi.

L'ammontare degli investimenti in **Attivi Materiali** non potrà comunque essere inferiore al 20% degli investimenti complessivi ammissibili per impresa.

La gestione dello strumento è di competenza della Regione Puglia che, ad eccezione della fase di erogazione dei contributi, procederà all'attuazione mediante **Puglia Sviluppo s.p.a.**, in qualità di soggetto intermediario.

7.2.1.3 I Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA) – Turismo

I **Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA) – Turismo** sono riservati ad imprese di grande, media e piccola dimensione e a piccole e/o medie imprese in adesione alla grande o alla media impresa proponente che intendono realizzare in Puglia un'iniziativa relativa alla fornitura di servizi nel campo del **turismo** e della fruizione/valorizzazione dei **beni culturali** e delle **risorse ambientali**.

Destinatari

Spese ammissibili

Progetto integrato PIA piccole imprese

Soggetto intermediario

Obiettivi e destinatari

Con i **Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA) – Turismo** si possono realizzare investimenti in unità locali ubicate/da ubicare nel territorio della Regione Puglia e riguardanti:

- a) nuove attività turistico-alberghiere, attraverso il recupero fisico e/o funzionale di strutture non ultimate, legittimamente iniziate, destinate ad attività turistico – alberghiere;
- b) ampliamento, ammodernamento e ristrutturazione di strutture turistico - alberghiere esistenti al fine dell'innalzamento degli *standard* di qualità e/o della classificazione;
- c) realizzazione di strutture turistico–alberghiere (compresi servizi annessi, nel rispetto della normativa vigente);
- d) consolidamento, restauro e risanamento conservativo di edifici rurali, masserie, trulli, torri, fortificazioni al fine della trasformazione dell'immobile in strutture alberghiere (compresi servizi annessi, nel rispetto della normativa vigente);
- e) strutture, impianti o interventi attraverso i quali viene migliorata l'offerta turistica territoriale con l'obiettivo di favorire la destagionalizzazione dei flussi turistici (quali, ad esempio, ampliamento e realizzazione di porti turistici).

Le istanze di accesso presentate da:

- a) **grandi imprese** devono riguardare programmi integrati di investimento di importo complessivo dei costi ammissibili non inferiore a 3 milioni di euro e non superiore a 40 milioni di euro;
- b) **medie imprese** devono riguardare programmi integrati di investimento di importo complessivo dei costi ammissibili non inferiore a 2 milioni di euro e non superiore a 30 milioni di euro;
- c) **piccole imprese** devono riguardare programmi integrati di investimento di importo complessivo dei costi ammissibili non inferiore a 1 milione di euro e non superiore a 20 milioni di euro.

Gli investimenti delle eventuali PMI aderenti all'iniziativa promossa dalla grande o dalla media impresa devono prevedere **costi ammissibili non inferiori ad € 1.000.000**.

La gestione dello strumento è di competenza della Regione Puglia che, ad eccezione della fase di erogazione dei contributi, procederà all'attuazione mediante **Puglia Sviluppo s.p.a.**, in qualità di soggetto intermediario.

7.2.1.4 Aiuti agli investimenti delle piccole e medie imprese

L'**agevolazione** è rivolta ad **imprese di piccola e media dimensione** che intendano realizzare un investimento nel territorio della Regione Puglia.

Possono richiedere l'agevolazione:

1. **le microimprese** (impresa che occupa meno di 10 persone, realizza un fatturato annuo o un totale di bilancio annuo non superiori a 2 milioni di euro);
2. **le imprese di piccole dimensioni** (impresa che occupa meno di 50 persone e realizza un fatturato annuo o un totale di bilancio non superiori a 10 milioni di euro);

Investimenti
realizzabili

Spese ammissibili

Soggetto
intermediario

Obiettivi

Destinatari

3. **le imprese di medie dimensioni:** che occupa meno di 250 persone, realizza un fatturato annuo non superiore a 50 milioni di euro oppure il totale di bilancio annuo non supera i 43 milioni di euro.

Con il Titolo II capo 3 si possono realizzare investimenti in unità locali ubicate/da ubicare nel territorio della Regione Puglia e riguardanti progetti di investimento di importo **non inferiori a € 30.000** per:

Investimenti
realizzabili

- a) la creazione di una nuova unità produttiva;
- b) l'ampliamento di una unità produttiva esistente;
- c) diversificazione della produzione di uno stabilimento esistente per ottenere prodotti mai fabbricati precedentemente;
- d) il cambiamento fondamentale del processo di produzione complessivo di un'unità produttiva esistente

Sono ammissibili **gli investimenti** riguardanti:

Investimenti
ammissibili

1. imprese artigiane, costituite anche in forma cooperativa o consortile, iscritte negli albi di cui alla legge 443/85 (legge quadro sull'artigianato);
2. imprese che realizzano programmi di investimento nel settore del commercio;
3. imprese che realizzano investimenti in alcune attività economiche elencate nella "Classificazione delle Attività economiche ATECO 2007"

Sono ammissibili le spese per:

Spese ammissibili

- a) acquisto del suolo aziendale e sue sistemazioni entro il limite del 10% dell'importo dell'investimento in attivi materiali;
- b) opere murarie e assimilabili;
- c) acquisto di macchinari, impianti e attrezzature varie, nuovi di fabbrica, ivi compresi quelli necessari all'attività di rappresentanza, nonché i mezzi mobili strettamente necessari al ciclo di produzione o per il trasporto in conservazione condizionata dei prodotti, purché dimensionati all'effettiva produzione, identificabili singolarmente ed a servizio esclusivo dell'unità produttiva oggetto delle agevolazioni. Per il settore dei trasporti sono escluse le spese relative all'acquisto di materiale di trasporto e l'acquisto di automezzi è ammissibile esclusivamente nel caso di imprese di trasporto persone;
- d) Investimenti finalizzati al miglioramento delle misure di prevenzione dei rischi, salute e sicurezza sui luoghi di lavoro;
- e) spese di progettazione ingegneristica e di direzione lavori nei limiti del 5% delle spese di cui alla lettera b);
- f) sono ammissibili anche le spese per l'acquisto di programmi informatici commisurati alle esigenze produttive e gestionali dell'impresa ed i trasferimenti di tecnologia mediante l'acquisto di diritti di brevetto e licenze, connessi alle esigenze produttive e gestionali dell'impresa.

L'aiuto è erogato in un'unica soluzione a conclusione dell'investimento nella forma di **contributo in conto impianti** determinato sul montante degli interessi del finanziamento richiesto ad un soggetto finanziatore.

A quanto
ammontano gli
investimenti e le
agevolazioni?

Il contributo in conto impianti calcolato sul montante degli interessi comprenderà l'eventuale preammortamento:

- Per una durata massima di 12 mesi per i finanziamenti destinati all'acquisto di macchinari e di attrezzature;
- Per una durata massima di 24 mesi per i finanziamenti destinati all'ampliamento.

Qualunque sia la maggior durata del contratto di finanziamento, il contributo in conto impianti determinato sul montante degli interessi sarà calcolato con riferimento ad una durata massima del finanziamento (al netto dell'eventuale periodo di preammortamento) di:

- sette anni per i finanziamenti destinati alla creazione, all'ampliamento e/o all'ammodernamento dello stabilimento;
- cinque anni per i finanziamenti destinati all'acquisto di macchinari, attrezzature, brevetti e licenze.

Le **agevolazioni** saranno calcolate, indipendentemente dall'ammontare del progetto ammissibile, su un importo finanziato massimo di:

- **4.000.000 di euro in caso di medie imprese;**
- **2.000.000 di euro in caso di piccole e micro imprese.**

Per **gli investimenti** in nuovi macchinari ed attrezzature potrà essere erogato un contributo aggiuntivo in conto impianti che non potrà essere superiore al 20% per un importo massimo erogabile di:

- **800.000 euro per le medie imprese;**
- **400.000 euro per le piccole e micro imprese.**

Per le imprese che hanno conseguito il **rating di legalità** l'importo del contributo ulteriore in conto impianti può essere maggiorato di 50.000 euro.

L'intensità di aiuto, calcolata in base ai costi ammissibili di progetto, non può superare:

- **45% piccole imprese;**
- **35% medie imprese.**

La gestione dello strumento è di competenza della Regione Puglia che, ad eccezione della fase di erogazione dei contributi, procederà all'attuazione mediante **Puglia Sviluppo s.p.a.**, in qualità di soggetto intermediario.

Soggetto
intermediario

7.2.1.5 TecnoNidi

TecnoNidi è destinata alle imprese di **piccola dimensione**, che, nel territorio della Regione Puglia, intendono avviare o sviluppare piani di investimento **a contenuto tecnologico** (finalizzati all'introduzione di nuove soluzioni produttive/di servizi per la valorizzazione economica di risultati di conoscenze acquisite e delle attività del sistema della ricerca pubblica e privata) nelle aree di innovazione individuate.

Obiettivi

Possono richiedere l'agevolazione imprese riconducibili ad una delle seguenti tipologie:

1. regolarmente costituite ed iscritte al registro delle **Start-up innovative** istituito ai sensi del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito in Legge n. 221 del 18/12/2012;

Destinatari

2. che **hanno sostenuto costi di ricerca e sviluppo** che rappresentino almeno il 10% del totale dei costi di esercizio in almeno uno dei tre anni precedenti la concessione dell'aiuto oppure, nel caso di una **start-up** senza dati finanziari precedenti, nella revisione contabile dell'esercizio finanziario in corso, come certificato da un revisore dei conti esterno, ovvero poter dimostrare attraverso una valutazione eseguita da un esperto esterno, che in un futuro prevedibile svilupperà prodotti, servizi o processi nuovi o sensibilmente migliorati rispetto allo stato dell'arte nel settore interessato e che comportano un rischio di insuccesso tecnologico o industriale;
3. che dispongono del riconoscimento del **Seal of excellence** (Iniziativa pilota della Commissione europea nell'ambito del Programma Strumento PMI "Orizzonte 2020").

Le iniziative proposte devono essere riconducibili ad una delle aree di innovazione di seguito riportate:

Area di innovazione prioritaria	Filiera di innovazione
Manifattura sostenibile	<ul style="list-style-type: none"> • Aerospazio • Beni strumentali • Trasporti • Altro manifatturiero (tessile e abbigliamento, mobili, chimica, ecc.)
Salute dell'uomo e dell'ambiente	<ul style="list-style-type: none"> • Agroalimentare • Ambiente • Energia sostenibile • Farmaceutico • Medicale e salute
Comunità digitali, creative e inclusive	<ul style="list-style-type: none"> • Industria culturale • Innovazione sociale

Quali attività
posso realizzare
con l'aiuto della
misura
TecnoNidi?

Sono agevolabili:

- A. **Spese per investimenti** riconducibili alle seguenti categorie:
 - macchinari, impianti di produzione e attrezzature varie, arredi;
 - le spese in attivi immateriali legate ad investimenti in *software*, trasferimento di tecnologie mediante acquisizione di licenze di sfruttamento o di conoscenze tecniche brevettate o non brevettate.
- B. **Costi di funzionamento** riconducibili alle seguenti categorie:
 - personale dipendente, con vincolo di subordinazione;
 - locazione di immobili;
 - utenze;
 - polizze assicurative;
 - canoni ed abbonamenti per l'accesso a banche dati, per servizi software, servizi "*cloud*", servizi informativi, housing, registrazione di domini Internet, servizi di posizionamento sui motori di

Quali sono le
spese
agevolabili?

ricerca, acquisto di spazi per campagne di *Web Marketing, Keywords Advertising, Social, Brand Awareness e Reputation*;

- servizi di personalizzazione di siti *Internet*;
- servizi di consulenza in materia di innovazione;
- servizi di sostegno all'innovazione;
- servizi di consulenza finalizzati all'adozione ex novo di un sistema di gestione ambientale, di certificazione di prodotto, di gestione della responsabilità sociale di impresa e di rendicontazione etico-sociale, rispondenti a standard internazionali;
- locazione e allestimento dello stand in occasione della prima partecipazione ad una fiera specializzata.

L'importo complessivo del progetto imprenditoriale dovrà essere compreso **tra 25.000 e 350.000 Euro**, di cui massimo 250.000 euro destinati ai costi di investimento e massimo 100.000 euro destinati ai costi di funzionamento.

Il valore minimo delle spese destinate all'acquisizione di attivi materiali ed immateriali **è pari ad € 25.000**.

La misura TecnoNidi prevede, la concessione delle seguenti agevolazioni:

- **l'80% degli investimenti ammissibili**, per un importo non superiore ad € 200.000, ripartita in pari quote di sovvenzione e prestito rimborsabile;
- **l'80% delle spese di funzionamento ammissibili**, sotto forma di sovvenzione, per un importo non superiore ad € 80.000.

7.2.1.6 MANUNET 2018

Il progetto **MANUNET 2018** fornisce sostegno a una rete europea di soggetti pubblici per la realizzazione ed coordinamento di attività congiunte, a favore del **settore manifatturiero** quali, in particolare, bandi congiunti internazionali: intende promuovere e finanziare, nell'ambito del settore manifatturiero, la creazione di **progetti innovativi di ricerca e sviluppo transnazionali**, stimolando la **collaborazione fra PMI e Organismi di Ricerca**, al di fuori dei confini strettamente nazionali/regionali, facendo leva sulle eccellenze che ciascun territorio esprime.

Sono finanziati progetti di ricerca e sviluppo svolti in collaborazione fra **imprese pugliesi e imprese e centri di Ricerca appartenenti ad altri paesi o regioni** che aderiscono alla rete MANUNET. Più precisamente, ogni raggruppamento proponente deve comprendere **almeno 2 MPMI indipendenti** di cui almeno una con unità locale produttiva attiva **in Puglia** al momento dell'erogazione del contributo, ed **almeno un soggetto ubicato nelle Regioni o Paesi stranieri partner** della rete MANUNET.

In caso di approvazione della proposta, la parte di progetto realizzata dall'impresa pugliese sarà oggetto di aiuto da parte della Regione Puglia, mentre la parte di progetto realizzata dai *partner* esteri sarà finanziata dalle rispettive autorità/agenzie nazionali o regionali.

Le aree tematiche per la quali la Regione Puglia intende finanziare progetti di **ricerca industriale e/o progetti di sviluppo sperimentale** sono:

A quanto ammontano le agevolazioni di TecnoNidi?

Obiettivi

Destinatari

- a. Tecnologie ingegneristiche *knowledge-based* ed ICT per l'industria manifatturiera (i.e. robotica industriale, CAE e CAD, produzione automatizzata, produzione senza difetti, gestione ciclo di vita del prodotto, sistemi *cyber-fisici*, IoT, controllo, *big data*, *analytics*, connettività e mobilità, realtà aumentata, sicurezza informatica per processi, etc.)
- b. Tecnologie produttive per applicazioni ambientali ed energetiche, tra cui l'efficienza delle risorse e il riciclo;
- c. Tecnologie manifatturiere adattive, compresi i processi di rimozione, adesione, aggiunta, deformazione e stampaggio, consolidamento, assemblaggio;
- d. Nuovi materiali per la produzione (leghe, lubrificanti, vernici, fibre tessili, materiali da costruzione, materiali compositi, isolanti, ecc);
- e. Produzione o fabbricazione Additiva (tecnologie, materiali, prodotti etc.)
- f. Nuovi metodi di produzione, nuovi componenti e sistemi (sviluppo di dimostratori, dispositivi e apparecchiature, sistemi logistici, etc.).
- g. Altre tecnologie/prodotti relativi al settore manifatturiero.

Arete tematiche

Il primo avviso pubblico della Regione Puglia dispone di una dotazione finanziaria di € 950.000.

Dotazione
finanziaria

7.2.1.7 N.I.D.I.

N.I.D.I. è uno strumento di **politica attiva del lavoro** della Regione Puglia che sostiene le scelte di autoimpiego ed autoimprenditorialità da parte delle donne, dei disoccupati, dei precari, di chi sta per perdere il posto di lavoro, dei giovani; offre un aiuto per l'avvio di una nuova impresa con un contributo a **fondo perduto** e un **prestito rimborsabile** sulle spese per investimenti. È anche previsto un ulteriore contributo a fondo perduto per le spese di gestione sostenute nei primi mesi di attività.

Obiettivi

L'iniziativa viene attuata da **Puglia Sviluppo s.p.a.** – società interamente partecipata dalla Regione Puglia – con il sostegno dell'Unione Europea, attraverso il Programma Operativo FESR-FSE 2014 – 2020.

Soggetto
attuatore

Può richiedere l'agevolazione:

- chi intende avviare una **nuova attività** e non ha ancora costituito l'impresa;
- le imprese costituite da **meno di 6 mesi** e non ancora avviate (non hanno emesso la prima fattura)
- le imprese, pur se costituite da più di 6 mesi e attive, che si configurino come:
 - **passaggio generazionale;**
 - **rilevamento di impresa in crisi** o di impresa confiscata da parte dei dipendenti;
 - **cooperative sociali** assegnatarie di beni immobili confiscati;
 - **beneficiarie della misura "PIN – Pugliesi Innovativi".**

Destinatari

L'impresa potrà essere individuale o societaria. In quest'ultimo caso, la società o l'associazione professionale dovrà essere partecipata per almeno la metà, sia

del capitale sia del numero di soci, da soggetti appartenenti ad almeno una delle seguenti categorie:

- giovani con età tra 18 anni e 35 anni;
- donne di età superiore a 18 anni;
- disoccupati che non abbiano avuto rapporti di lavoro subordinato nell'ultimo mese;
- persone in procinto di perdere un posto di lavoro,

È possibile avviare una nuova impresa nei seguenti settori:

- manifatturiero;
- costruzioni ed edilizia;
- riparazione di autoveicoli e motocicli;
- affittacamere e *bed & breakfast*;
- ristorazione con cucina (sono escluse le attività di ristorazione senza cucina quali bar, *pub*, birrerie, pasticcerie, gelaterie, caffetterie, ecc.);
- servizi di informazione e comunicazione;
- attività professionali, scientifiche e tecniche;
- agenzie di viaggio;
- servizi di supporto alle imprese;
- istruzione;
- sanità e assistenza sociale non residenziale;
- attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento (sono escluse le attività delle lotterie, scommesse e case da gioco);
- attività di servizi per la persona;
- commercio elettronico

Settori coinvolti

Le **spese di investimento** che è possibile finanziare sono:

- macchinari di produzione, impianti, attrezzature varie e automezzi di tipo commerciale;
- programmi informatici non personalizzati;
- opere edili e assimilate (che comprendono anche gli infissi, gli impianti elettrici, termo-idraulici, di condizionamento e climatizzazione, telefonici e telematici, di produzione di energia, strutture prefabbricate e amovibili e spese di sistemazione del suolo), entro il 30% della somma delle voci precedenti.

Spese ammissibili

Le **spese di gestione** che è possibile finanziare sono:

- materie prime, semilavorati, materiali di consumo;
- locazione di immobili o affitto apparecchiature di produzione;
- utenze: energia, acqua, riscaldamento, telefoniche e connettività;
- premi per polizze assicurative;
- canoni ed abbonamenti per l'accesso a banche dati, per servizi *software*, servizi "*cloud*", servizi informativi, *housing*, registrazione di domini Internet, servizi di posizionamento sui motori di ricerca, acquisto di spazi per campagne di *Web Marketing*, servizi di personalizzazione di siti Internet acquisiti da impresa operante nel

settore della produzione di software, consulenza informatica e attività connesse.

La dotazione della misura è **pari a 54.000.000 euro**.

Dotazione
finanziaria

7.2.1.8 Aiuti per la tutela dell'ambiente – Titolo VI

“**Aiuti per la tutela dell'ambiente**” – **Titolo VI** rivolto a microimprese, imprese di piccola dimensione e medie imprese che intendano realizzare un investimento nel territorio della Regione Puglia. Con esso si possono realizzare interventi in unità locali ubicate nel territorio della Regione Puglia e riguardanti:

Obiettivi

- a) **efficienza energetica;**
- b) **cogenerazione ad alto rendimento;**
- c) **produzione di energia da fonti rinnovabili** fino a un max del 70% dell'energia consumata mediamente nei tre anni solari antecedenti la data di presentazione della domanda e, comunque, fino al limite massimo di 500 kW. Al limite del 70% concorre la produzione da sistemi da fonti rinnovabili eventualmente già presenti nel sito.

I progetti di investimento devono obbligatoriamente prevedere la tipologia di intervento di cui alla lettera a) con un minimo del 2% di risparmio di energia primaria.

Lo strumento è di competenza della Regione – Area Politiche per lo Sviluppo, il Lavoro e l'Innovazione – Sezione Competitività e ricerca dei sistemi produttivi; la gestione degli aiuti nella forma di:

Competenza e
gestione

- a) sovvenzioni sono delegate a Puglia Sviluppo s.p.a..
- b) Mutui, la Regione ha costituito – presso Puglia Sviluppo – uno strumento finanziario, denominato **Fondo Efficiamento Energetico**.

Possono richiedere l'agevolazione: le **microimprese**, le **imprese di piccola dimensione** e le **medie imprese** che intendono realizzare una iniziativa di efficientamento energetico nell'ambito di uno dei codici Ateco ammissibili nella “Classificazione delle Attività economiche ATECO 2007”.

Destinatari

I soggetti proponenti alla data di presentazione della domanda di agevolazione devono essere regolarmente costituiti e iscritti nel Registro delle Imprese.

L'ammissibilità del programma di investimento è subordinata alla presentazione di:

Documenti
tecnici
obbligatori

1. **una diagnosi energetica ex ante;**
2. **un progetto di fattibilità tecnico economica;**
3. **una scheda tecnica riassuntiva dei parametri energetici del progetto** di fattibilità tecnico economica proposto.

I progetti di investimento ammissibili devono prevedere una **spesa non inferiore a euro 80.000** per unità locale e conseguire un risparmio di energia pari ad almeno il 10% dell'unità locale oggetto di investimento.

Spese ammissibili

Le **spese ammissibili** riguardano:

- a) l'acquisto di macchinari, impianti e attrezzature varie, nuovi di fabbrica, comprensivi delle spese in opere murarie e assimilate strettamente connesse ed indispensabili per consentire l'installazione degli impianti e dei macchinari (a titolo esemplificativo: basamenti macchinari, quadri e cavi elettrici degli impianti, etc.);
- b) le spese di progettazione ingegneristica (per la redazione del progetto di fattibilità tecnico economica) e di direzione lavori sono ammissibili nel limite del 5% dell'investimento ammissibile;
- c) le spese per la redazione della diagnosi energetica *ex ante* e della relazione finale dei risultati conseguiti nei limiti dell'1,5% degli investimenti ammissibili e nel limite complessivo massimo di € 10.000,00;
- d) interventi sugli involucri edilizi.

Le spese ammissibili dovranno derivare da atti giuridicamente vincolanti (contratti, lettere d'incarico, conferma d'ordine, etc.) da cui risulti chiaramente l'oggetto della prestazione, il suo importo, la sua pertinenza al progetto, i termini di consegna.

Le **agevolazioni** saranno calcolate, indipendentemente dall'ammontare del progetto ammissibile, sull'importo massimo di:

- a) **€ 4.000.000 per le medie imprese;**
- b) **€ 2.000.000 per le piccole e micro imprese.**

La copertura finanziaria del piano di investimento finanziato dalla misura è prevista nelle seguenti percentuali:

- 30% mutuo a carico del Fondo Efficiamento Energetico Mutui;
- 40% sovvenzione diretta;
- 30% mutuo a carico della banca finanziatrice.

7.2.1.9 Fondo di Garanzia PMI

La Regione Puglia finanzia la costituzione di **Fondi rischi** presso **Cooperative di garanzia** e **Consorzi Fidi**, finalizzati alla concessione di **garanzie** dirette alle **PMI** ed ai **professionisti** che richiedono finanziamenti per la propria attività.

I soggetti attuatori sono i **Consorzi di Garanzia Fidi (Confidi)**, selezionati attraverso la procedura ad evidenza pubblica.

I soggetti destinatari sono le **micro, piccole e medie imprese**, nonché i **liberi professionisti** ed esse equiparati, ai sensi dell'art. 12 della L. n. 81/2017.

L'ammontare delle risorse disponibili è pari a **60.000.000 di euro**.

7.2.1.10 Estrazione dei talenti

La Regione Puglia, attraverso l'Agenzia Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione (A.R.T.I.), con l'intervento "**Estrazione dei Talenti**" finanzia percorsi personalizzati di accompagnamento alla creazione d'impresa rivolti a **Team di aspiranti imprenditori innovativi** nell'ambito

Obiettivi

Soggetti
attuatori

Destinatari

Dotazione
finanziaria

Obiettivi

delle aree prioritarie di innovazione indicate dalla Strategia regionale per la **Ricerca e l'Innovazione**.

La dotazione finanziaria dell'intervento è di **10 milioni di euro per un triennio**; l'intervento cofinanziato dall'Unione Europea a valere sul P.O.R. Puglia FESR-FSE 2014-2020 per soddisfare:

Dotazione
finanziaria

- Asse Prioritario OT VIII: **“Promuovere la sostenibilità e la qualità dell’occupazione e il sostegno alla mobilità professionale”**;
- Asse Prioritario OT X: **“Investire nell’istruzione, nella formazione e nella formazione professionale per le competenze e l’apprendimento permanente”**.

I percorsi per valorizzare le idee imprenditoriali saranno forniti dalle **“Factory”**, raggruppamenti di soggetti pubblici e privati, anche di caratura internazionale, che trasferiranno competenze e *know-how* ai *Team*, secondo i migliori *standard* dell’accelerazione d’impresa.

Alla selezione per le “Factory” possono candidarsi: **incubatori, acceleratori d’impresa e investitori; enti pubblici di ricerca e università, associazioni imprenditoriali, distretti produttivi e tecnologici; parchi scientifici e tecnologici; camere di commercio; imprese anche in forma associata; laboratori e centri di ricerca pubblico-privati; scuole superiori; ITS; organismi formativi, associazioni di promozione della cultura d’impresa.**

Chi sono le
Factory?

“Estrazione dei Talenti” lancia, nella prima fase, un avviso pubblico riservato alla selezione delle *Factory* e, successivamente, con un secondo avviso pubblico, a sportello, la raccolta delle candidature relative ai *Team*.

Procedura

Per partecipare alla selezione, ogni *Factory* dovrà seguire una procedura *online*, presentando un programma degli interventi, che illustrerà i servizi di accompagnamento e accelerazione di impresa da articolare nelle seguenti tipologie di attività:

- *screening*, finalizzato a stabilire il tipo di supporto da fornire ai *Team*;
- sessioni comuni di accompagnamento, centrate sul *coaching*, attraverso cui saranno inquadrati i temi fondamentali e i nodi critici relativi alla genesi e allo sviluppo dei piani d’impresa;
- sessioni di accompagnamento dedicate ai singoli *Team*, necessarie a garantire loro i seguenti servizi personalizzati:
 - *tutorship* da parte di uno dei *coach* che li seguirà per tutto il percorso di accompagnamento;
 - *mentorship* da parte di soggetti individuati tra imprenditori, *manager* ed esperti “consolidati”, da abbinare ai destinatari attraverso un meccanismo di *matching* basato sul criterio della comunanza dell’area di *business*. Ogni *Team*, opportunamente selezionato attraverso specifico avviso pubblico (che sarà pubblicato successivamente alla selezione delle *Factory*) usufruirà dei servizi di accompagnamento e accelerazione lungo un percorso che avrà una durata massima di 300 ore.

Focus: le agevolazioni fiscali e finanziarie nella ZES del Mar Adriatico Meridionale – I LIVELLO

I LIVELLO: UE-STATO-REGIONE				
Strumento	Le quattro leve-obiettivo			
	Ricerca ed innovazione	Competitività ed occupazione	Sostenibilità e qualità ambientale	Merito e lungimiranza
Contratti di Programma	✓	✓		✓
PIA	✓	✓		✓
Pia Turismo		✓	✓	✓
Aiuti agli investimenti delle piccole e medie imprese		✓		✓
TecnoNidi	✓	✓	✓	✓
MANUNET 2018	✓	✓		✓
N.I.D.I.	✓	✓		✓
Aiuti per la tutela dell'ambiente – Titolo VI	✓		✓	✓
Fondi di Garanzia PMI		✓		✓
Estrazione dei talenti	✓	✓	✓	✓

7.3 Il Livello: Stato-Regione

7.3.1 Il rilancio delle aree di crisi industriale – legge 181/1989

Le disposizioni contenute nella **legge 15 maggio 1989, n. 181** muovono dalla necessità di sostenere il rilancio di territori colpiti da crisi industriali e di settore.

La legge
181/1989

Il regime di aiuti, inizialmente volto a sostenere le iniziative imprenditoriali d'investimento in aree di crisi complessa, viene esteso – a seguito delle modifiche intervenute per mezzo dell'art. 27 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 – ad **aree non complesse**, il cui impatto – su sviluppo ed occupazione – risulta significativo rispetto al territorio considerato.

I destinatari del provvedimento sono:

1. **Le società di capitali;**

Destinatari

2. **Le società cooperative;**
3. **Le società consortili.**

Il tipo di iniziativa ammessa al beneficio – la cui spesa **non potrà essere inferiore a 1,5 milioni di euro** – deve riguardare la realizzazione di programmi di investimento:

- a) produttivo e/o per la **tutela ambientale** completati – eventualmente – da progetti per **l'innovazione dell'organizzazione;**
- b) che comporti un **incremento dell'occupazione** dell'unità produttiva interessata;

Le agevolazioni sono concesse, nei limiti e nelle condizioni imposte dal Regolamento (UE) 651/2014, nella forma di:

- **contributo in conto impianti e diretto (eventuale)** → complessivamente di importo non inferiore al 3% della spesa ammissibile;
- **finanziamento agevolato** → pari al 50% degli investimenti ammissibili.

Ad **Invitalia s.p.a.**, è affidata la gestione dello strumento (adempimenti tecnici ed amministrativi, concessione ed erogazione delle agevolazioni).

7.3.1.1 Le aree di crisi industriale non complessa

Il **decreto direttoriale 19 dicembre 2016** individua i territori candidati da ciascuna Regione ad usufruire delle agevolazioni previste per le aree di crisi industriale non complessa a valere sulla legge 181/89; la procedura su base regionale, è stata completata selezionando i **Sistemi Locali del Lavoro (SLL)** sulla scorta dei seguenti **indicatori (ISTAT)**:

- **Specializzazione produttiva prevalente:** SLL del “made in Italy”, “manifattura pesante”, i “non specializzati” e i “non manifatturieri”⁴⁵;
- **Combinazione del tasso di occupazione e disoccupazione 2014:** non ottimali
- **Variatione occupazione e disoccupazione rispetto alla media 2008-2014:** non ottimali
- **Produttività del lavoro 2012 (valore aggiunto per addetto):** produttività del lavoro inferiore alla media nazionale

Il decreto ministeriale 4 aprile 2018 ha prorogato al 28 settembre 2018, il termine per l'utilizzo delle risorse a favore delle aree di crisi industriali non complesse attraverso **Accordi di Programma** con le Regioni interessate.

Investimenti
ammissibili

Agevolazioni
concesse

Il soggetto
gestore

La procedura per
le aree di crisi
non complessa

⁴⁵ Esclusi quelli “turistici” e “a vocazione agricola”.

Decreto direttoriale 19 dicembre 2016 da DGR. n. 1682 del 2 novembre 2016

Interventi della Legge N. 181/1989 per Aree di Crisi non Complessa			
Sistemi Locali del Lavoro (SLL)	Comuni	Sistemi Locali del Lavoro (SLL)	Comuni
Acquaviva delle Fonti	Acquaviva delle Fonti, Cassano delle Murge	Francavilla Fontana	Francavilla Fontana, Oria
Bari	Adelfia, Altamura, Binetto, Bitetto, Bitonto, Bitritto, Capurso, Casamassima, Cellamare, Conversano, Grumo Appula, Modugno, Mola di Bari, Palo del Colle, Sannicandro di Bari, Santeramo in Colle, Toritto, Triggiano, Valenzano	Ginosa	Ginosa, Laterza
Barletta	Barletta	Gioia del Colle	Gioia del Colle, Sammichele di Bari
Castellaneta	Castellaneta, Mottola, Palagianello, Palagianò	Lecce	Arnesano, Calimera, Campi Salentina, Caprarica di Lecce, Carmiano, Castri di Lecce, Cavallino, Guagnano, Lecce, Lequile, Lizzanello, Martignano, Melendugno, Monteroni di Lecce, Novoli, Salice Salentino, San Cesario di Lecce, San Donato di Lecce, San Pietro in Lama, Squinzano, Sternatia, Surbo, Trepuzzi, Vernole
Copertino	Copertino, Leverano, Veglie	Martina Franca	Alberobello, Locorotondo, Martina Franca
Foggia	Accadia, Ascoli Satriano, Bovino, Candela, Carapelle, Castelluccio dei Sauri, Deliceto, Foggia, Monteleone di Puglia, Ortona, Orsara di Puglia, Orta Nova, Panni, San Severo, Sant'Agata di Puglia, Troia	Mesagne	Mesagne
		Putignano	Castellana, Noci, Putignano

La Regione Puglia, attraverso la D.G.R. n. 405 del 20 marzo 2018, ha proceduto all'approvazione dello schema di **Accordo di Programma** – tra Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE), Regione Puglia e Invitalia (in qualità di soggetto gestore) – per l'attuazione degli interventi di riconversione e riqualificazione produttiva di cui alla legge 15 maggio 1989 n. 181 nelle aree di crisi industriale non complessa.

**D.G.R. n. 405 del
20 marzo 2018**

A tal proposito, i soggetti sottoscrittori assumeranno i seguenti impegni finanziari:

- **Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE):** concorrerà nel limite complessivo di **euro 11.857.293**, a valere sulle risorse destinate dal Decreto Ministeriale 31 gennaio 2017 agli interventi disciplinati da accordi di programma di cui all'art. 1, lettera c) per euro 4.031.877 e lettera d) per euro 7.825.416;
- **Regione Puglia:** il suo impegno è quantificato in **euro 806.375,40**. Dette risorse sono nella disponibilità del Ministero dello sviluppo

economico in quanto rinvenienti dalle economie dell'Accordo Quadro "Realizzazione di interventi a sostegno dello sviluppo locale" sottoscritto il 31 luglio 2002 tra Ministero dell'economia e delle finanze, Ministero delle attività produttive e Regione Puglia.

Tale disposizione si integra, sempre nell'ambito degli interventi agevolativi della legge 181/89, con la D.G.R. 12 dicembre 2017 n.2189: **l'Accordo di Programma** tra il MISE, la Regione Puglia e Invitalia a valere sulle risorse in perenzione individuate dal MISE prevede:

**D.G.R. 12
dicembre 2017
n.2189**

- **euro 10.300.000,00** per la **città di Brindisi** ai sensi della legge n.311/2004;
- **euro 14.900.000,00** per i **comuni della Provincia di Brindisi** ai sensi della legge n. 80/2000 e del DPCM del 07/07/2005;
- **euro 18.600.000,00** per i comuni rientranti nel territorio del **PIT 9 Salentino – Leccese** ai sensi della legge 51/2006 art. 37;

La Regione Puglia concorrerà alla realizzazione dell'Accordo di Programma con 15.000.000 euro a valere sul POR Puglia 2014/2020 tramite il ricorso agli strumenti di incentivazione regionale ed in particolare tramite **Contratti di Programma, Programmi Integrati di Agevolazione (PIA) Medie Imprese, Programmi Integrati di Agevolazione (PIA) Piccole Imprese, Aiuti agli investimenti iniziali alle micro, piccole, medie imprese.**

La coincidenza-sovrapposizione tra aree di crisi industriali non complesse di cui sopra e le aree candidate nella ZES del Mar Adriatico Meridionale, aumenta, ancor di più, l'attrattività del territorio.

Focus: le agevolazioni fiscali e finanziarie nella ZES del Mar Adriatico Meridionale – II LIVELLO

II LIVELLO: STATO-REGIONE				
Strumento	Le quattro leve-obiettivo			
	Ricerca ed innovazione	Competitività ed occupazione	Sostenibilità e qualità ambientale	Merito e lungimiranza
Legge 181/189 per aree di crisi non complesse	✓	✓	✓	✓

7.4 III Livello: Regione-Comuni-Consorzi ASI

7.4.1 Le agevolazioni nella ZES del Mar Adriatico Meridionale

Secondo quanto disposto dall'art. 6 lettera g) del DPCM del 25 gennaio 2018 n.12, il **Piano di Sviluppo Strategico** dovrà contenere "l'indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni, senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla Regione, nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge".

Nel solco tracciato dalla previsione normativa, la Regione Puglia sta considerando l'opportunità di **ridurre la pressione fiscale** di sua

**Riduzione della
pressione fiscale**

competenza all'interno delle aree ricomprese nella ZES; allo stesso modo, stanno facendo Comuni e Consorzi ASI.

Per tutta la **durata** – a partire dal primo periodo d'imposta successivo a quello in cui la ZES verrà istituita – si potrebbero ipotizzare, a favore delle **imprese** insediate nel **perimetro della ZES**, le seguenti agevolazioni:

Le agevolazioni
ipotizzate

- **Imposta regionale sulle attività produttive (IRAP)**
 - esenzione dal pagamento dell'imposta;
- **Imposta municipale unica (IMU)**
 - esonero dal pagamento dell'imposta (limitatamente alla quota di pertinenza comunale), per possesso di beni immobili ricadenti nel **perimetro** della ZES.
- **Tassa sui servizi indivisibili (TASI)**
 - esenzione dal pagamento dell'imposta (limitatamente alla quota destinata ai comuni) per possesso e detenzione, a qualsiasi titolo, di aree e fabbricati edificabili ricadenti nel **perimetro** della ZES;
 - non applicazione della maggiorazione comunale per possesso e detenzione, a qualsiasi titolo, di aree e fabbricati edificabili ricadenti nel **perimetro** della ZES.
- **Tassa sui rifiuti (TARI)**
 - detrazioni a seguito dell'introduzione della TARI etica.
- **Spese istruttoria pratica – Consorzi ASI di Puglia**
 - esenzione dal pagamento delle relative spese d'istruttoria.

Si osservi, inoltre, che:

1. le modifiche apportate a tributi regionali e locali:
 - non comporterebbero alcun onere a carico della finanza statale;
 - non eccederebbero le competenze affidate dallo Stato, in deroga, a Regione e Comuni;
2. nel rispetto della disciplina degli **aiuti di Stato** e nei limiti imposti dal **regime de minimis**⁴⁶, l'intensità massima dell'aiuto concedibile non supererebbe, per ciascuna impresa, la soglia di 200.000 euro complessivi (in tre esercizi finanziari);
3. ai sensi dell'art. 5.1 del decreto-legge 91/2017 e convertito in legge 3 agosto 2017 n. 123, per **imprese** si intenderebbero “le nuove imprese e quelle già esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella ZES”;

⁴⁶ Regolamento 1998/2006 pubblicato sulla GUCE n. 379/2006; Regolamento UE della Commissione n. 1407/2013.

4. per **durata** si intenderebbe l'estensione temporale delle ZES, così come definita dall'art. 7.1 del DPCM del 25 gennaio 2018, n.12;
5. per **perimetro della ZES**, si intenderebbero le aree e le superfici individuate dal presente Piano di Sviluppo Strategico;
6. le **imprese** dovrebbero mantenere la propria attività per almeno **sette anni** dal proprio insediamento, pena revoca di quanto concesso e/o goduto;
7. per ulteriori chiarimenti si rimanda all'appendice C.

Focus: le agevolazioni fiscali e finanziarie nella ZES del Mar Adriatico Meridionale – III LIVELLO

III LIVELLO: REGIONE-COMUNI-CONSORZI ASI				
Strumento	Le quattro leve-obiettivo			
	Ricerca ed innovazione	Competitività ed occupazione	Sostenibilità e qualità ambientale	Merito e lungimiranza
IRAP		✓		✓
IMU		✓		✓
TASI		✓		✓
TARI etica		✓	✓	✓
Spese di istruzione pratica – Consorzi ASI		✓		✓

APPENDICI

A. Quadro normativo e modalità attuative

A.1 Porti, logistica e connessioni intermodali nella nuova agenda politico-istituzionale

Dopo vent'anni⁴⁷, il decreto cd. Sblocca Italia ha aperto la via ad una riforma complessiva dei porti al fine di *“migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione della intermodalità, anche attraverso la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti”*. Le inefficienze del sistema logistico italiano non sono infatti una novità. Esse costano 50 miliardi l'anno e il cluster portuale dell'intero Paese genera il 2,6% del PIL nazionale (a fronte del 2,1% prodotto dal solo porto di Rotterdam per i Paesi Bassi). Le infrastrutture portuali sono infatti di scarsa qualità, tanto che l'Italia è al 56° posto nella graduatoria mondiale (assai distante da Spagna e Portogallo e dietro a Marocco, Grecia e Croazia)⁴⁸.

Il decreto Sblocca Italia

Ecco perché anche la Commissione Europea aveva suggerito di intervenire, al fine di integrare la rete logistica connettendo al meglio i porti con i sistemi di trasporto ferroviario, stradale e con le piattaforme logistiche (interporti). La portualità e la logistica sono uno strumento attivo di politica euro-mediterranea per favorire l'integrazione tra la sponda nord e la sponda sud, promuovere lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno e valorizzare il suo sistema industriale. La Commissione UE aveva quindi sollecitato un intervento affinché: *“l'Italia sfrutti maggiormente il proprio potenziale a livello di trasporto marittimo, anche nel più ampio contesto transnazionale, unitamente al miglioramento dei collegamenti ferroviari con l'entroterra. È necessario che l'Italia si basi su una strategia inerente al ruolo e alla posizione dei vari porti in un contesto generale atto a creare piattaforme e corridoi logistici integrati efficienti. I progetti collegati alla rete TEN-T dovrebbero essere inclusi in un unico programma nazionale per le Regioni meno sviluppate, con programmi regionali concentrati esclusivamente sulle infrastrutture a carattere regionale o locale”*⁴⁹.

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)

Sulla base di tali premesse, ad agosto 2015, il Governo ha sentito l'esigenza, ormai improcrastinabile, di adottare il *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)*⁵⁰, anche al fine di consentire al Parlamento e alle istituzioni dell'UE di valutare l'adozione di un'ampia riforma sulla base di un'analisi tecnica ed economica difendibile⁵¹. Detto piano ribadisce l'importanza della cd. retroportualità, basti considerare che la superficie

⁴⁷ L'ultima disciplina organica dei porti risale alla legge n. 84 del 1994 rubricata “Riordino della legislazione in materia portuale”.

⁴⁸ *Global Competitiveness Report 2015-2016, World Economic Forum, 2015.*

⁴⁹ Nel suo *Position Paper* del dicembre 2012

⁵⁰ Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26.08.2015 pubblicato nella G.U. n. 250 del 27.10.2015.

⁵¹ Il già citato art. 29 del d.l. n. 133/2014 (Sblocca Italia) che prevede: “ Al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico delle merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, da effettuare ai sensi della l. n. 84/1994, è adottato, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti [...] il piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL)”, è stato dichiarato costituzionalmente illegittimo nella parte in cui non prevede che lo stesso sia adottato in sede di Conferenza Stato-Regioni (Corte Cost. n. 261/2015, in G.U. del 11/12/2015). La questione di legittimità era stata sollevata dalla Regione Campania denunciando la

complessiva dei dieci porti italiani più grandi è dell'ordine di grandezza della superficie del solo porto di Anversa, Le Havre o Rotterdam. Negli scali esteri vengono spesso comprese anche grandi aree utilizzate per attività logistiche che rappresentano spazi per la creazione di valore aggiunto; ciò che sottolinea in maniera ancora più evidente come l'integrazione fra porti ed aree logistiche sia un "indirizzo strategico da perseguire" anche nel nostro Paese. Di converso la domanda, soddisfatta oggi dagli interporti (e altri snodi intermodali) e più in generale dalle piattaforme logistiche esistenti, rivela una scarsa integrazione con le realtà portuali nazionali. Le brevi distanze e la frammentazione della domanda sono elementi sfavorevoli all'effettuazione di servizi ferroviari da/per i porti. Per cui, una maggiore integrazione è possibile solamente intravedendo una "funzione retroportuale" che presuppone che vengano trasferiti negli interporti una serie di servizi attraverso pratiche quali i corridoi doganali, servizi ferroviari dedicati e che venga garantita un'interoperabilità delle piattaforme tecnologiche utilizzate⁵².

Il piano strategico nazionale della portualità e della logistica ha quindi avuto il merito di chiarire che uno degli aspetti cruciali per il successo del nuovo sistema logistico e portuale italiano deve essere il collegamento sinergico dei porti con le altre modalità di trasporto, non solo stradale ma soprattutto ferroviario⁵³.

Ciò detto, l'Italia – nel negoziare nell'ambito dell'Accordo di Partenariato la propria strategia per l'individuazione degli ambiti di intervento della programmazione 2014/2020 – ha specificato le modalità di attuazione dell'Obiettivo denominato *"Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete"* avendo riguardo a 5 Regioni del Sud Italia (Campania, Sicilia, Calabria, Puglia, Basilicata ovvero le Regioni "Obiettivo Convergenza", quelle bisognose di aiuto al fine di portarle a convergere verso i parametri socio-economici della media del resto dell'Unione). Nell'Accordo è stato ribadito che gli investimenti sono destinati in via prioritaria ad interventi che insistono sui corridoi TEN-T che attraversano l'Italia o che sono funzionalmente complementari a migliorare l'accesso a tali corridoi. Tra i risultati attesi degli obiettivi di ri-orientamento modale e miglioramento dei servizi v'è senz'altro il potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e il miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale. Con riferimento a quest'ultimo, l'Accordo specifica che:

- la programmazione deve avvenire per "aree logistiche integrate" (ALI), che includono un sistema portuale, eventuali retroporti,

L'Accordo di
Partenariato

violazione degli artt. 117, terzo comma e 118, primo e secondo comma, della Costituzione, nonché del principio di leale collaborazione di cui agli artt. 5 e 120 Cost.

⁵² I principali scali portuali italiani sono spesso localizzati all'interno di città il cui sviluppo e le cui esigenze urbanistiche comprimono in misura significativa la possibilità di espansione delle aree portuali. Tale circostanza, che si riflette in misura significativa sull'operatività degli scali, ha suggerito la ricerca di spazi utili alla movimentazione dei carichi in aree che siano esterne al perimetro portuale ma sufficientemente prossime al porto da garantire l'efficacia dell'operazione di trasporto. È il caso (il più noto) del collegamento ferroviario shuttle fra il porto di Genova e l'interporto di Rivalta Scrivia, ma anche dei servizi ferroviari navetta ad alta frequenza tra l'interporto di Bari e il porto di Taranto, fra gli interporti di Nola e Marciianise e lo scalo di Napoli, ma anche fra Parma e La Spezia, Padova e Venezia, Cervignano e Trieste, Jesi e Ancona.

⁵³ Occorre considerare, come ha confermato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che il Piano stesso è stato determinante, quale condizione ex ante, per l'approvazione da parte di Bruxelles del PON Reti e Infrastrutture.

interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema e le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete TEN;

- la strategia deve tenere conto del “gigantismo navale”, concentrando i relativi servizi su un numero ristretto di scali della rete centrale TEN-T, rafforzati attraverso adeguate connessioni ferroviarie con i corridoi multimodali della rete centrale e valorizzati da un potenziamento dalla logistica retroportuale e/o interportuale;
- la competitività degli altri porti deve essere sostenuta con interventi a supporto delle autostrade del mare, della logistica retroportuale e con interventi per le infrastrutture intermodali, in primis ferroviarie;
- tutti gli interventi devono essere conformi ai Piani Regolatori Portuali in vigore;
- si deve perseguire l’ottimizzazione della filiera procedurale, anche attraverso l’interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo (Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, ecc.);
- lo sviluppo di un impianto integrato di comunicazione a servizio dello scambio di merci al consumo può, inoltre, essere supportato tramite la piattaforma UIRNET ed, eventualmente, da altre di interesse generale.

L’intermodalità, in raccordo con le priorità UE per la valorizzazione delle infrastrutture portuali in una logica di sistemi logistici integrati, assume dunque la dimensione di assoluta priorità tanto da farne il principale criterio selettivo per gli interventi che si intendono candidare sul Programma Operativo Nazionale “Infrastrutture e Reti”, Regioni meno sviluppate 2014/2020⁵⁴. Il tutto al fine di operare in una logica integrata di ampio respiro, evitare sovrapposizioni, assicurare un legame stretto con il territorio e i distretti produttivi. Fare sistema è infatti uno dei temi ispiratori dello stesso *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*, il quale si rifà apertamente alla logica delle c.d. ALI nell’individuare le nuove autorità di Sistema portuale. Le cinque Aree Logistiche Integrate (ALI) di interesse per la rete centrale europea sono state così individuate: 1. Quadrante sud orientale della Sicilia, 2. Polo logistico di Gioia Tauro, 3. Sistema pugliese, 4. Area Logistica campana, 5. Quadrante occidentale della Sicilia.

Il tema della retroportualità si rivela strategico anche in ordine ad un altro, grande problema dei nostri tempi: il cd. “gigantismo navale”. È noto infatti che il settore portuale deve organizzare la propria offerta di fronte alla tendenza alla crescita dimensionale delle navi, che garantisce forti economie di scala agli operatori, mentre pone sfide alla capienza dei porti. Per far fronte al suddetto fenomeno, il **Programma Operativo Nazionale “Infrastrutture e Reti 2014-2020”** intende dunque: *“potenziare l’offerta portuale intervenendo sull’inadeguatezza dei fondali, dei moli foranei e della capacità delle*

**L’intermodalità
come principale
criterio selettivo**

⁵⁴ Il Programma, stipulato nell’autunno 2014 tra la Commissione europea e l’Italia ed approvato in via definitiva il 29 luglio 2015, individua la modalità di governance nelle cd. “aree logistiche integrate (ALI)”. Tali aree devono includere: un sistema portuale; eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema; le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto.

banchine/gru; accrescere la capacità produttiva degli scali investendo sull'offerta tecnologica e informatica finalizzata a velocizzare i cicli operativi e accelerare lo svuotamento dei piazzali; favorire una maggiore integrazione tra aree portuali ed aree retroportuali, realizzando prioritariamente i collegamenti ferroviari, ove l'orografia del territorio lo consenta, e garantendo livelli di prestazione omogenei lungo tutta la catena banchina-destinazione finale”.

A.2 Retroportualità, infrastrutture e fisco

Come già evidenziato, il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica si è innestato in un contesto normativo già in ampia evoluzione, stanti le sempre più pressanti sollecitazioni degli operatori economici, degli investitori esteri e delle istituzioni europee. Ancor prima del cd. decreto “*SBlocca Italia*” altre norme avevano tentato di favorire lo sviluppo di sistemi logistici portuali.

Una tra queste è l'art. 46 del cd. “*Salva Italia*” (d.l. n. 201/2011) che autorizzava le autorità portuali a costituire sistemi logistici attraverso atti di intesa e di coordinamento con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie. L'idea era quella di immaginare il porto e i relativi poli logistici come un sistema integrato da inquadrarsi all'interno della più ampia cornice delle reti TEN-T, al fine di ridurre i rischi connessi a una possibile distorsione della concorrenza fra i sistemi portuali nazionali⁵⁵. Una maggiore integrazione fra porti e strutture logistiche, tuttavia, richiede anche misure di carattere “operativo” che rendano possibile, ad esempio, effettuare i controlli sui carichi al di fuori del perimetro portuale, con ciò implicando anche misure di carattere doganale. Per questo, la norma in parola ha previsto che nei terminali retro-portuali, cui fa riferimento il sistema logistico, il servizio doganale debba essere svolto dalla medesima amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.⁵⁶

L'art. 46 del
decreto “*Salva
Italia*”

Lo stesso *Salva Italia* era andato ad incidere su precedenti norme (art. 6, c.6, l. n. 84/1994) che consentivano alle autorità portuali di costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.⁵⁷

Altre norme della medesima l. n. 84/1994 (art. 18 bis) sono state modificate (per effetto dell'art. 14 del d.l. n. 83/2012 (cd. *Cresci Italia*) per consentire l'istituzione di un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti (e per il potenziamento della rete infrastrutturale) alimentato su base annua in misura pari al 1% dell'IVA dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto nel limite di

⁵⁵ Sul punto, v. AA. VV., Il sistema portuale e logistico italiano nel contesto competitivo euro-mediterraneo: potenzialità e presupposti per il rilancio, in *Porti e logistica* a cura di Cassa depositi e prestiti, 2012.

⁵⁶ Ibidem

⁵⁷ V. La manovra *Salva Italia* del governo Monti su Guida al diritto Focus on line, dicembre 2011, n. 15 è consultabile all'indirizzo:

<http://www.diritto24.ilsole24ore.com/content/dam/law24/Gad/La%20manovra%20Salva%20Italia%20del%20Governo%20Monti.pdf>. Cfr. anche D. Ricciutelli, La riforma della politica europea dei porti, in *Maritime Journal*, 2014, n.1, p. 2 ss.

90 milioni di euro annui (limite così ampliato dall'art. 22 del d.l. n. 69/2013, cd. *Decreto del fare*).

Tutto ciò, sino alla legge di riforma della portualità, fortemente voluta dal Ministro Delrio⁵⁸, che ha assicurato una significativa riorganizzazione del sistema sposando le indicazioni, normative e regolamentari, che si erano nel tempo stratificate. Si è quindi proceduto ad accorpate e ridurre le Autorità portuali da 24 a 15 e introdurre nel sistema portuale una nuova, complessiva razionalizzazione.

La riforma Delrio

Oggi, a distanza di ulteriori due anni dalla riforma portuale, il d.l. n. 91/2017, cd. "Resto al sud"⁵⁹, ha introdotto, agli artt. 4 e 5, una disciplina inedita di Zone economiche speciali che ne prevede la stretta correlazione, geografica e funzionale, con il sistema della portualità.

Il decreto "Resto al Sud"

Il Decreto è stato salutato con largo apprezzamento da tutti, specie dagli operatori del settore. L'Associazione Svimez, nel suo ultimo rapporto, lo definisce uno strumento di politica economica efficace per attrarre investimenti esteri di cui è auspicabile una rapida implementazione; uno strumento: *"che punti, in questa prima fase, ad una concentrazione sia delle risorse sia del loro numero, individuando strategicamente i luoghi, da gestire con una governance semplificata e trasparente: si potrebbe anzitutto partire con alcune aree portuali e retro portuali di sviluppo logistico in una prospettiva euro mediterranea come a Napoli (che vuol dire anche Bagnoli e Salerno) e Gioia Tauro (ma anche Taranto, che potrebbe integrarsi con la connessione a Matera sui cui puntare in vista del 2019)"*.⁶⁰

Si tenga infatti conto di una circostanza che, tra le altre, distingue il nostro Mezzogiorno da realtà ancor più arretrate dei cd. Paesi emergenti ed ancor di più dalle aree competitive del centro Europa: il Mezzogiorno è un'ampia area di un Paese, l'Italia, che va a due velocità. Come è stato già ben evidenziato ormai molti anni orsono: *"In tutta una serie di circostanze, infatti, il sol fatto di essere una "regione" arretrata inserita in un paese globalmente sviluppato, si ritorce contro le prospettive di sviluppo del Mezzogiorno stesso. È questo, ad esempio, il caso ovvio della brain drain, una emigrazione selettiva che, nel caso del Mezzogiorno, porta facilmente i migliori – in campo scientifico e imprenditoriale e a qualsiasi livello – ad inserirsi in piena parità di diritti e senza nessun ostacolo culturale o di accettazione sociale, nelle regioni più evolute del Paese. Nei paesi interamente sottosviluppati, invece il brain drain è disincentivato e ridotto quantitativamente dal fatto di comportare una emigrazione all'estero, con tutte le conseguenze negative che l'espatrio inevitabilmente comporta, in termini di condizioni di minorità culturale, sociale e giuridica"*.⁶¹

Ecco quindi che la previsione di ZES nel Mezzogiorno assume un carattere diverso ed ancor più pregnante, date le condizioni peculiarissime in cui questa macroregione si trova in Italia.

⁵⁸ Decreto Legislativo 4 agosto 2016 n.169.

⁵⁹ D.l. n. 91/2017 convertito con legge n. 123 del 03.08.2017.

⁶⁰ Rapporto Svimez sull'economia del Mezzogiorno 2017, p. 6-7.

⁶¹ G. Sacco, *Le zone franche industriali: esperienze all'estero e loro trasferibilità al Mezzogiorno*, in E. Mattina- G. Sacco (cur.), *Meno vincoli per l'impresa. Le zone franche industriali*, Milano 1986, 20-21.

A.3 Il decreto legge n. 91/2017 ed i suoi destinatari

Il Decreto “Resto al sud” si innesta pienamente nella cd. riforma “Delrio”. La stessa definizione di Zona Economica Speciale contiene un espresso riferimento ai porti ed alle zone retroportuali. Richiamando la normativa europea, il comma 2 dell’art. 4 del decreto testualmente recita: *“Per ZES si intende una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-t)”*.

Com'è noto, quest'ultima (acronimo inglese TEN-t, *Trans-European Network – transport*) ha subito un'importante evoluzione proprio a seguito dell'adozione del Regolamento UE n. 1315/2013, il quale pone lo sviluppo ottimale della rete su una struttura a due livelli consistente in una rete globale (*comprehensive*), intesa come struttura in grado di consentire la connettività di tutte le regioni dell'Unione ed una centrale (*core*), intesa come quella parte della rete globale strategicamente più importante.

Salvo rare eccezioni riguardanti le poche Regioni sprovviste di porti core o *comprehensive*, la nuova normativa prevede che ciascuna Regione possa presentare, al massimo, due proposte di istituzione di ZES *“ove siano presenti più aree portuali che abbiano le caratteristiche richieste”* (art. 4, c. 4 bis). Inoltre, le misure previste dal citato decreto sono destinate solo alle *“regioni meno sviluppate e in transizione, così come individuate dalla normativa europea, ammissibili alle deroghe previste dall'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea”*. Il che circoscrive ulteriormente il novero dei beneficiari alle Regioni del sud Italia, isole comprese.

In ogni caso, gli enti territoriali tributati del potere di individuare la ZES e prevederne estensione, caratteristiche vocazionali, in termini di attività produttive presenti o previste, relazioni funzionali con il porto e presenza di ulteriori infrastrutture (aeroporti, snodi logistici intermodali, interporti, district parks ecc.), sono le Regioni, che possono chiedere l'istituzione di una ZES, anche in via associativa tra loro, a fronte della redazione di un piano di sviluppo strategico da proporre alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per l'emanazione del DPCM finale, istitutivo di ciascuna Zona economica speciale (art. 4, c.5).

Le Regioni rappresentano quindi i principali attori almeno nella fase del concepimento delle ZES e della missione che esse dovranno compiere. Una volta terminato l'iter di istituzione, la Regione perderà però la sua primazia a tutto vantaggio di nuovi, poderosissimi poteri che vengono attribuiti all'Ente gestore della ZES, ente di diretta emanazione statale sostanzialmente incardinato all'interno delle nuove Autorità di sistema portuale.

A.3.1 Il Comitato di indirizzo delle ZES

La nuova normativa prevede testualmente che: *“Il soggetto per l'amministrazione dell'area ZES, di seguito soggetto per l'amministrazione, è identificato in un Comitato di indirizzo composto dal Presidente dell'Autorità portuale, che lo presiede, da un rappresentante della Regione, o delle Regioni nel caso di ZES interregionale, da un*

Le ZES in Italia

La Regione come
soggetto
proponente

La composizione
del Comitato di
indirizzo

rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri e da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti” (art. 4, c.6 d.l. 91/2017). Si prevede inoltre che: *“Il Comitato di indirizzo si avvale del Segretario generale dell’Autorità di sistema portuale per l’esercizio delle funzioni amministrative gestionali di cui al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165”* (id.).

Si tratta - evidentemente - di un’innovazione di non poco momento, che meriterebbe un più ampio spazio di analisi e di commento, ispirata com’è da una volontà davvero rivoluzionaria: quella di introdurre amplissime deroghe al diritto amministrativo, al fine di creare, all’interno delle ZES, le condizioni per una fortissima sburocratizzazione, con adempimenti accelerati e semplificati, tali da costituire, in sé, un potente motore di attrazione imprenditoriale. Si attribuiscono quindi all’organo di indirizzo, prima ancora di definirne la natura, poteri e facoltà plurime, alcune delle quali particolarmente implicant, tra le quali: *“assicurare gli strumenti che garantiscano l’insediamento e la piena operatività delle aziende (rectius imprese) presenti nella ZES nonché la promozione sistematica dell’area verso i potenziali investitori internazionali”* (art. 4, c. 7, lett. a)).

I poteri del
Comitato di
indirizzo

Con ciò si lascia intendere che il Comitato di indirizzo quantomeno provveda a filtrare, così in qualche modo assicurandole, tutte le autorizzazioni relative alla ristrutturazione, adeguamento, cambio di destinazione d’uso degli immobili, all’avvio dell’attività di impresa ed all’esercizio della stessa, ivi compresa la parte urbanistica, paesaggistica e dei beni culturali in senso ampio, quella edilizia, ambientale, quella sanitaria, di pubblica sicurezza, e via discorrendo.

Il Comitato di indirizzo “garantisce” anche i servizi che normalmente fanno capo agli enti consortili d’impresa, immaginiamo quindi quelli relativi all’attivazione e alla fruizione delle utenze, all’accesso a reti cablate e a tecnologie hardware e software utili allo svolgimento delle attività industriali. Ma anche tutto quanto utile e necessario a consentire prestazioni di servizi di terzi, in modo da poter fruire di adeguate forme di smaltimento dei rifiuti più vari, di servizi di prestazione di lavoro autonomo o dipendente, anche in via interinale, di forniture di materie prime, di attività consulenziali all’internazionalizzazione di impresa, all’accesso al credito o altro sia necessario all’esercizio delle imprese (art. 4, c.7, lett. b) e c)).

Non è così un caso che lo stesso art.4, comma 7, preveda la facoltà, in capo al Segretario generale dell’Autorità portuale, di “stipulare, previa autorizzazione del Comitato di indirizzo, accordi o convenzioni quadro con banche ed intermediari finanziari” (art. 4, c.7-bis), lasciando così intendere facilitazioni anche in termini di accesso a risorse finanziarie e capitali di credito, che possano prevedere anche l’emissione di garanzie pubbliche. Ciò che si è già registrato nei casi di Taranto, Bari e Napoli, ancor prima dell’emanazione dei DPCM attuativi del Decreto.

I poteri del
Segretario
generale
dell’Autorità
portuale

Quanto previsto dall’art.4 in ordine ai compiti attribuiti al Comitato di indirizzo, si rafforza e coordina con quanto previsto dall’art.5, c.1, lett. a) e b), in ordine alle semplificazioni, ove vengono espressamente citati: *“procedure semplificate...regimi procedurali speciali...criteri derogatori e modalità individuate con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri”*. Ciò che lascia spazio a un nuovo

Le semplificazioni

corpus normativo, di rango secondario, capace di introdurre straordinarie innovazioni nel sistema amministrativo italiano.

Non sorprende poi, alla lettera b), che venga esteso a tutto il perimetro delle ZES il campo operativo dello *Sportello unico amministrativo e dello Sportello unico doganale*⁶², ambedue istituiti dalla cd. Riforma Delrio (D. lgs. n. 169/2016), con ciò istituzionalizzando il sistema di deroghe ed il regime speciale per le imprese poco sopra “garantito” dal Comitato di indirizzo.

In ultimo, ma non certo per importanza, la previsione, davvero singolare, di cui all’art.4, comma 8, la quale, oltre a sancire per le imprese presenti o insediande nella ZES, l’obbligo di rispettare la normativa nazionale ed europea, quasi a voler fugare dubbi sulla permanenza delle ZES nell’ordinamento italiano, prevede altresì l’obbligo per esse di attenersi “*alle prescrizioni adottate per il funzionamento della stessa ZES*”, con ciò attribuendo al Comitato di indirizzo un ampissimo potere regolamentare, anch’esso destinato a venire successivamente esplicitato con normativa di rango secondario.

A.3.2 Benefici economici e condizioni operative

La nuova disciplina prevede, oltre alle agevolazioni amministrative, incentivi economici, in termini di credito di imposta sugli investimenti realizzati entro il 31 dicembre 2020, entro la soglia massima di 50 milioni di euro di investimento. L’intensità dell’agevolazione, comunque calibrata in base alla dimensione dell’impresa richiedente, non potrà superare le soglie determinate dalla Carta degli aiuti a finalità regionale. Lo stanziamento, ad oggi, consiste in complessivi 206 milioni di euro, ripartiti negli anni 2018-2020⁶³. Ma tutto lascia intendere che altre risorse finanziarie possano aggiungersi in futuro.

Trattandosi espressamente di credito di imposta, merita ricordare che per esso si intende il: “diritto di credito disposto a favore di un contribuente reso nelle forme e nelle procedure di diritto tributario per il conseguimento dei fini propri dello Stato di benessere collettivo ovvero per fini di reazione all’ingiustificato arricchimento del fisco”⁶⁴. È quindi un interesse diverso, quello che Governo e Parlamento hanno voluto soddisfare in questa sede, rispetto a quello che ha generato i tributi compensati: un interesse extrafiscale, coincidente con la necessità di controbilanciare lo svantaggio competitivo di talune aree del centro-sud Italia ricadenti nell’obiettivo Convergenza mediante risorse provenienti dall’erario pubblico⁶⁵.

L’extrafiscalità è evidente; essa coincide con: i) le risorse finanziarie di cui beneficia l’impresa insediata nella ZES, che corrispondono al prelievo fiscale che essa avrebbe subito in assenza dell’agevolazione; ii) la significativa spesa pubblica, coincidente col decremento di gettito; iii) la potenziale sostituibilità

**Le agevolazioni
fiscali: il credito
d’imposta**

⁶² Davvero significativa la razionalizzazione introdotta con i predetti sportelli, sol che si tenga conto che: “Le amministrazioni che a qualsiasi titolo effettuano controlli sulle merci presentate in dogana concludono i rispettivi procedimenti di competenza entro il termine di un’ora per il controllo documentale e di cinque ore per il controllo fisico delle merci”. Art.20, comma 3, d. lgs. n. 169/2016.

⁶³ Così ripartiti: 25 milioni di euro nel 2018; 31,25 milioni di euro nel 2019 e 150,2 milioni di euro nel 2020.

⁶⁴ M. Ingrosso, *Il credito d’imposta*, Milano, Giuffrè, 1984, 121.

⁶⁵ Su simili fattispecie, cfr M. C. Fregni, *Crediti e rimborsi d’imposta*, in *Dizionario di diritto pubblico*, diretto da S. CASSESE, Giuffrè, Milano, 2006, 1669.

dell'agevolazione con altre voci di spesa a carico del bilancio pubblico, come contributi ipoteticamente elargibili sempre per fini di politica economica⁶⁶.

Diverso sarebbe stato se si fosse ricorsi alla non applicazione di tributi, nelle aree incluse nella ZES, per difetto del presupposto soggettivo o territoriale⁶⁷. Ciò che accade, seppur per *factio iuris*, nelle zone franche di carattere puramente doganale. Qui, emerge invece con palmare evidenza dal provvedimento in oggetto (non solo per l'iniziativa del Ministero che lo ha concepito) il delicato temperamento tra obiettivi di politica di concorrenza e obiettivi di coesione economico-sociale; equilibrio che andrà mantenuto anche nella fase concretamente applicativa della riforma.

Ecco perché, particolare attenzione dovrà essere dedicata anche alle condizioni richieste alle imprese per poter accedere e mantenere le predette agevolazioni. Si deve trattare di soggetti *“nuovi o già esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella ZES”* (art. 5 comma 1), che non sono *“in stato di liquidazione o scioglimento”* (art.5, c. 3, lett. b) e che mantengono *“la loro attività per almeno sette anni all'interno dell'area ZES, a far data dal completamento dell'investimento, pena la revoca dei benefici concessi e goduti”* (art.5, c.3, lett.a.).

Orbene, dai termini utilizzati, si evince che per beneficiare del credito di imposta le imprese non saranno tenute a spostare la loro sede legale all'interno della ZES; basterà solo una unità operativa. Il credito, inoltre, non sarà rimborsabile, atteso che se ciò fosse il beneficio economico andrebbe percepito anche in assenza della produzione di un reddito nella ZES. Esiste quindi una destinazione del credito vincolata alla compensazione con il debito d'imposta, in vista di una capacità contributiva destinata a crescere proprio grazie ai benefici complessivi largiti alle imprese per aver insediato almeno parte della loro produzione all'interno della ZES.

Altrettanto vincolata è la permanenza della produzione per almeno sette anni in area ZES, dacché se dovessero sopravvenire, nello stesso settennato, impedimenti alla produzione anche a causa di procedure di scioglimento o liquidazione, spontanea o coattiva, l'impresa non avrà diritto a percepire il credito di imposta o, se già percepito, dovrà restituirlo.

Insomma, si tratta di indicazioni coerenti rispetto alle finalità perseguite, che però -per la magnitudine delle innovazioni previste e per la mancanza di una pregressa sperimentazione- troveranno difficile applicazione, tenuto anche conto che lo stesso decreto, oltre ad affidare la più parte dei compiti alla struttura amministrativa delle Autorità di sistema portuale, non prevede nuovi e maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il credito di imposta riconosciuto alle imprese che investiranno nelle ZES è, con qualche piccolo correttivo, quello introdotto con la legge di stabilità 2016. Il decreto vi rinvia espressamente chiarendo che si tratta del credito di cui all'articolo 1, commi 98 e seguenti della legge 28 dicembre 2015 n. 208, il quale va commisurato alla quota del costo dei beni acquisiti entro il 31 dicembre 2020 nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di

⁶⁶ Cfr. M.Ingrosso, Op. cit., 84.

⁶⁷ Cfr. F. B. Ferrara, Agevolazioni ed esenzioni fiscali, in Dizionario di diritto pubblico, diretto da S. Cassese, Milano, Giuffrè, 2006, 178.

50 milioni di euro, e che “*si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui al medesimo articolo 1, commi 98 e seguenti, della legge 28 dicembre 2015, n. 208*”.

Secondo la previsione del dicembre 2015, detto credito di imposta, noto anche come credito di imposta per il Mezzogiorno o *bonus Sud*, è rivolto alle imprese che, a decorrere dal 1° gennaio 2016 e fino al 31 dicembre 2019, acquisiscano nuovi beni strumentali destinati alle strutture produttive ubicate nel Mezzogiorno. La circolare dell’Agenzia delle Entrate n. 34/E del 3.08.2016 è intervenuta a chiarire la portata delle normative citate ed a disciplinarne le modalità operative. Sono stati evidenziati aspetti fondamentali dell’operatività dell’istituto: chiarito che il credito di imposta deve essere calcolato sull’investimento netto, ossia sull’investimento complessivo dedotti gli ammortamenti operati nell’anno per le medesime categorie di beni; e che il credito di imposta è da considerarsi tassabile ai fini Ires, Irap ed Irpef.

Ciò ha evidentemente diminuito l’attrattiva dell’istituto che risultava poco interessante per imprese che avevano già svolto investimenti negli anni precedenti e che stavano ammortizzando il relativo costo. Il risultato è stato che in pochi hanno fruito dell’agevolazione e che rispetto allo stanziamento complessivo di 617 milioni di euro, dal 30 giugno 2016 a gennaio 2017, sono stati concessi crediti per complessivi 198 milioni di euro attribuibili per circa il 61,5% alle piccole imprese, per il 26% alle medie imprese e per il 12,5% alle grandi imprese.

È quindi intervenuto il d.l. n. 243/2016 (convertito nella l. n. 18/2017) che ha introdotto significative modifiche allo strumento⁶⁸. In primis, è stata innalzata la misura del beneficio; l’attuale comma 98 dell’art. 1 della l. n. 208/2015 stabilisce che il credito è attribuito nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2014-2020. Ciò significa che l’intensità d’aiuto è cresciuta dal 20 al 45% per le piccole imprese, dal 15 al 35% per le medie imprese e dal 10 al 25% per le grandi imprese (per le Regioni Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna)⁶⁹. In secondo luogo è stato ampliato il costo rilevante sul quale si applicano le percentuali prima indicate, eliminando il riferimento agli ammortamenti dedotti e riconoscendo che le percentuali di aiuto si applichino più favorevolmente all’investimento al lordo di qualsiasi ammortamento⁷⁰.

⁶⁸ Cfr., inter alios, M. Balzanelli e G. Valcarengi, Bonus investimenti nel Mezzogiorno: riassetto delle zone territoriali e ampliamento dei limiti quantitativi in *Corriere Tributario*, 23/2017, 1803; P. Gioja, Il credito di imposta per il Mezzogiorno: le modifiche e le novità in *Finanziamenti su misura – News*, 4/2017, p. 38; G.M. Committeri e F. Iovino, Ampliato il credito di imposta per gli investimenti nel Mezzogiorno in *Il fisco*, 21/2017, p. 2035; R. Friscolanti, Credito di imposta nel Mezzogiorno, modalità di applicazione in *Finanziamenti su misura – News*, 6/2017, 15.

⁶⁹ Per le zone assistite di Abruzzo e Molise, le percentuali sono: 30% per le piccole imprese, 20 per le medie e 10 per le grandi.

⁷⁰ Sul punto è intervenuta una nuova circolare dell’Agenzia delle Entrate (n. 12/E del 13.04.2017), in particolare per chiarire come riconoscere il credito di imposta per investimenti effettuati prima e dopo il 1 marzo 2017 atteso che la l. 18/2017 è entrata in vigore il 27.02.2017.

Regioni ammesse agli aiuti a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del TFUE dall'1.7.2014 al 31.12.2020			
Regioni	Piccole Imprese	Medie Imprese	Grandi Imprese
Campania	45%	35%	25%
Puglia	45%	35%	25%
Basilicata	45%	35%	25%
Calabria	45%	35%	25%
Sicilia	45%	35%	25%

La disciplina sinora descritta è quella applicabile alle imprese che svolgeranno investimenti nelle ZES; il rinvio operato dal legislatore è, infatti, pressoché totale visto l'inciso "si applicano in quanto compatibili". Solo su un punto vi è una differenza in ordine al limite massimo dell'ammontare dell'investimento: la disciplina "ordinaria" del bonus Sud prevede un limite di 3 milioni di euro per le piccole imprese, 10 per le medie e 15 per le grandi; la disciplina del credito di imposta ZES prevede un limite più alto, 50 milioni di euro, applicabile a ciascuna impresa a prescindere dalla dimensione.

Per tutto il resto, come detto, opera un rinvio in quanto compatibile. Ne discende che parrebbe operare anche il divieto previsto dall'art. 1 comma 100 della legge di stabilità 2016, il quale esclude dai soggetti beneficiari del credito di imposta i soggetti che operano nei settori dell'industria siderurgica, carbonifera, della costruzione navale, delle fibre sintetiche, dei trasporti e delle relative infrastrutture, della produzione e della distribuzione di energia e delle infrastrutture energetiche, nonché ai settori creditizio, finanziario e assicurativo. Suscita qui qualche perplessità quantomeno l'esclusione di imprese che operano nel settore dei trasporti e delle infrastrutture, così come della costruzione navale. Ciò, tanto più se - di converso - si vuole incentivare lo sviluppo strategico proprio delle aree industriali poste in relazione ai porti, all'interno delle quali sarebbe viceversa congruo attrarre alcune di queste produzioni e servizi.

Deve inoltre segnalarsi la conclusione cui è giunta l'Agenzia delle Entrate - dir. centrale normativa- in ordine all'assoggettamento a tassazione del credito di imposta. Si legge infatti in una recente circolare che: "in assenza di un'espressa esclusione normativa, il credito di imposta in commento è da considerarsi rilevante ai fini fiscali. Ciò comporta, tra l'altro, che tale credito, ai fini Irpef, Ires ed Irap, è da considerarsi come contributo tassabile"⁷¹. Anche questo dato contribuisce ad attenuare ulteriormente il beneficio economico largito alle imprese destinatarie.

Tutta da verificare infine la parte burocratico-amministrativa di questi adempimenti fiscali, quale la necessità dell'invio di una comunicazione all'Agenzia delle Entrate e della ricezione di una conseguente autorizzazione per la fruibilità del credito così come la possibilità che tra i beneficiari ci siano

I soggetti esclusi

⁷¹ Circolare n. 34/E del 3.08.2016. Sul punto v. A. Sacrestano, Il credito di imposta per il Mezzogiorno va tassato in Il fisco n. 40 del 2016

anche soggetti esteri, a patto che abbiano una stabile organizzazione in Italia⁷².

A.3.3 I decreti attuativi: il primo ex art. 4 l. n. 123/2017

Il primo⁷³ dei due DPCM attuativi della l. n. 123/2017, previsto all'art 4, comma 3, ha disciplinato le modalità di istituzione delle ZES, anche interregionali, la loro durata ed i criteri che regolano l'accesso delle imprese.

Il decreto ribadisce alcuni concetti già espressi, in via embrionale, nella l. n. 123/2017. Tra questi il fatto che le ZES: debbano sorgere attorno alle aree portuali di cui al Regolamento 1315/2013 (art.1, lett. c). Esso non specifica tuttavia che la ZES debba necessariamente far capo ad un porto cd. core della rete TEN-T, per cui appare astrattamente configurabile la possibilità che la ZES abbia la propria base in un porto cd *comprehensive*, anche se la *governance* della ZES rimane affidata ad un Comitato di indirizzo presieduto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale ed incardinato, almeno quanto al suo apparato amministrativo, nel segretariato generale della medesima Autorità.

I criteri di
individuazione

Il DPCM prevede inoltre che le ZES: possano ricomprendere anche aree non adiacenti ma legate da un vincolo economico-funzionale e che per esso si intenda la presenza o il potenziale sviluppo di attività economico-produttive indicate nei piani strategici proposti dalle Regioni o di adeguati collegamenti infrastrutturali tra le aree interessate; possano ricomprendere più porti (tenuto conto anche dei volumi di merci in transito), a condizione che essi rivestano rilevanza strategica per le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare; debbano ricomprendere tendenzialmente aree retroportuali, piattaforme logistiche ed interporti e non possano includere zone residenziali; non possano avere una superficie eccessivamente estesa ma essere al contrario circoscritte a poche, significative aree industriali. Il tutto senza poter eccedere il limite di superficie massima indicato, per ciascuna Regione, nella tabella allegata allo stesso DPCM (art. 3), che per la Puglia è pari a soli 44,08 km².

Detti criteri indicati non appaiono però soddisfacenti. Essi infatti contemplan solo:

- la superficie territoriale della Regione;
- la sua densità demografica.

Essi non misurano, invece, né la condizione di svantaggio competitivo della Regione interessata, né le sue potenzialità di sviluppo da associare alla istituzione di una ZES. Non si tiene infatti conto del dato infrastrutturale complessivo in cui la Regione versa – centrale in ordine alla possibilità di connettere la ZES con gli sbocchi di mercato- né del tessuto economico locale, né, ancora, del livello di benessere, misurabile banalmente con gli stessi criteri adottati dalla UE (Pil/pro capite).

⁷² Sul punto v. la Circolare n. 34/E del 03.08.2016: “sono ammesse all’agevolazione sia le imprese residenti nel territorio dello Stato che le stabili organizzazioni nel territorio dello Stato di soggetti non residenti”.

⁷³ DPCM del 25 gennaio 2018, n. 12.

Eppure l'art. 4 comma 1 della l. 123/2017 cui il DPCM si propone di dare attuazione, prevede che: *“Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo, in alcune aree del Paese, delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese in dette aree, sono disciplinate le procedure, le condizioni e le modalità per l'istituzione di una Zona economica speciale, di seguito denominata «ZES»”*.

Perché allora non tener conto dei fattori di maggior penalizzazione delle Regioni in obiettivo convergenza o in transizione che sono destinatarie del provvedimento e magari tentare di individuare parametri utili alla loro mitigazione? Perché utilizzare il parametro demografico premiando comunità regionali più popolose ed ulteriormente penalizzando quelle colpite da continue migrazioni e da uno spopolamento davvero significativo come Sardegna, Molise e Basilicata?

Come già evidenziato, la l. n. 123/2017 e lo stesso DPCM prevedono infatti che all'interno di una medesima Regione possano istituirsi più ZES qualora essa disponga di più porti di cui al Reg. n. 1315/2013. Le ZES possono inoltre avere anche caratura interregionale (art. 4) ma solo nel caso vi siano coinvolte Regioni che non sono dotate di infrastrutture portuali di cui al Regolamento 1315/2013. In tal caso vengono individuati due, possibili scenari:

1. ZES interregionali tra Regioni sprovviste di infrastrutture portuali di cui al Regolamento 1315/2013. In tal caso la ZES viene istituita in via associativa tra le Regioni interessate e può comprendere anche porti secondari;
2. ZES interregionali istituite in via associativa tra Regioni dotate di infrastrutture portuali di cui al Regolamento 1315/2013 e Regioni che ne sono sprovviste.

In ambedue i casi le Regioni interessate presentano alla Presidenza del Consiglio dei ministri un'istanza congiunta di istituzione della ZES interregionale e sono vincolate al principio di leale collaborazione.

La superficie complessiva della ZES interregionale non può però superare la somma di quelle assentite a ciascuna Regione interessata. Ne consegue dunque -anche qui- una discrasia. Le Regioni, come Puglia e Sicilia, alle quali la l. n.123/2017 e lo stesso DPCM consentono di istituire più ZES infra-regionali poiché dispongono di più porti di cui al Reg. 1315/2013 dovranno dividere la superficie consentita per due. E di questo il DPCM non tiene conto. Né si è soppesato il fatto che la Puglia, nel caso specifico, deve in aggiunta farsi carico della vicina Regione Basilicata, con la quale condividerà una ZES facente capo al Porto di Taranto; dato, anche questo, che avrebbe meritato di essere adeguatamente soppesato.

Insomma, lasciano a desiderare i criteri adottati per definire l'estensione territoriale delle ZES, i quali, dopo ampia negoziazione in Conferenza Stato-Regioni, sono stati appena ritoccati sul piano quantitativo, senza però mutare la loro tipologia.

Ampio spazio è dato infine, dal DPCM, ai Piani Strategici che debbono corredare la proposta di istituzione della ZES.

La ZES
interregionale

Essi devono contenere:

- a) la documentazione di identificazione delle aree individuate con l'indicazione delle porzioni di territorio interessate con evidenziazione di quelle ricadenti nell'Area portuale;
- b) l'elenco delle infrastrutture già esistenti, nonché delle infrastrutture di collegamento tra aree non territorialmente adiacenti, nel territorio di cui alla lettera a) ;
- c) un'analisi dell'impatto sociale ed economico atteso dall'istituzione della ZES;
- d) una relazione illustrativa del Piano di sviluppo strategico, corredata di dati ed elementi che identificano le tipologie di attività che si intendono promuovere all'interno della ZES, le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare, e che dimostrano la sussistenza di un nesso economico-funzionale con l'Area portuale o con i porti di cui al comma 2, dell'articolo 3, nel caso la ZES ricomprenda più aree non adiacenti. Le aree non contigue devono comunque essere collegate alle aree portuali da infrastrutture adeguate alla realizzazione del Piano di sviluppo strategico;
- e) l'individuazione delle semplificazioni amministrative, di propria competenza, per la realizzazione degli investimenti che la Regione si impegna ad adottare per le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZES;
- f) l'indicazione degli eventuali pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, già rilasciati dagli enti locali e da tutti gli enti interessati con riguardo alle attività funzionali del piano strategico;
- g) l'indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni, senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla regione, nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge;
- h) l'elenco dei soggetti pubblici e privati consultati per la predisposizione del Piano, nonché le modalità di consultazione adottate e gli esiti delle stesse;
- i) il nominativo del rappresentante della regione o delle regioni, in caso di ZES interregionale, nel Comitato di indirizzo;
- j) l) le modalità con cui le strutture amministrative delle regioni e degli enti locali interessati, nel rispetto dei rispettivi ordinamenti, assicurano, anche attraverso propri uffici e personale, nonché attraverso accordi con le amministrazioni centrali dello Stato e convenzioni con organismi, ovvero strutture nazionali a totale partecipazione pubblica, l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZES;
- k) l'individuazione, per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione, delle aree escluse.

**Il contenuto del
piano di sviluppo
strategico**

A.3.4 Il secondo DPCM ex art. 5 l. n. 123/2017

Il primo DPCM ha voluto esplicitare taluni dei poteri già attribuiti al Comitato di indirizzo della ZES dal d.l. n. 91/2017. Si tratta di poteri assai

significativi, che vanno dalle attività amministrative necessarie a consentire l'insediamento delle imprese (art. 8 c. 1, lett. a)⁷⁴ (già evidenziati supra al paragrafo 1.3.1), ad attività di verifica e controllo in caso di eventuale cambio di destinazione urbanistica di aree private interne alla ZES, richiedendo all'uopo un parere alla competente Prefettura (art. 8 c. 1, lett. b). Il Comitato garantisce l'accesso alle infrastrutture essenziali ai sensi della l. n. 84/94 e della riforma "Delrio"⁷⁵ (art. 8 c. 1, lett. c) e alle infrastrutture tecniche ed economiche esistenti o previste dalla Regione nel proprio Piano di sviluppo strategico (art. 8 c. 1, lett. c) ed f); esso assicura inoltre l'accesso, da parte di terzi, ai servizi resi dalla imprese presenti nella ZES (art. 8 c. 1, lett. k).

Il Comitato assicura anche il rispetto del Piano strategico -alla cui elaborazione l'Autorità portuale non ha però partecipato- (art. 8 c. 1, lett. h), elaborando, in raccordo con l'Agenzia per la coesione territoriale, un opportuno piano di monitoraggio (art. 9, c. 2); esso verifica che ciascuna impresa effettivamente realizzi gli investimenti promessi e mantenga nel tempo previsto (almeno sette anni) le attività imprenditoriali richieste dalla normativa per la concessione dei benefici fiscali, con ciò interfacciandosi con l'Agenzia delle entrate (art. 8 c. 1, lett. d) e g).

Il Comitato svolge inoltre una serie di attività *lato sensu* consulenziali, come la formulazione di pareri e l'adozione di autorizzazioni sugli accordi stipulati dal Segretario Generale con banche ed intermediari finanziari (art.8 c.1, lett.i) e l'individuazione e coordinamento di ogni altra attività necessaria volta ad attrarre investitori nazionali ed internazionali (art.8 c.1, lett. i).

Infine, al Comitato è attribuito il compito più stringente, esso: "promuove protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, volti a disciplinare procedure semplificate e regimi procedurali speciali sulla base dei criteri derogatori e delle modalità individuate con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'articolo 5 del decreto-legge n.91/2017" (art.8 c.1, lett. e).

Ecco quindi che il secondo DPCM, previsto all'art. 5 c. 1 lett. a) del d.l. n. 91/2017 rappresenta un momento nodale nella fase applicativa del decreto "Resto al Sud", esso dovrà infatti dipanare alcune questioni dirimenti, che risultano ancora aperte; ad esempio: se e in che misura sia possibile inserire all'interno del perimetro delle ZES anche aree individuate dalla normativa come Siti di Interesse Nazionale (SIN).

Atteso che l'eventuale inserimento delle aree SIN nel perimetro delle ZES comporta intuibili problematiche, anzitutto legate alle lunghe e complesse procedure di caratterizzazione e bonifica, e rischia di divenire non un attrattore ma un deterrente all'insediamento di nuove attività di impresa, appare utile avere indicazioni in ordine alle predette semplificazioni e procedimenti speciali, nonché ai poteri che il Governo intende attribuire ai Comitati di indirizzo in materia ambientale. Solo l'attribuzione di relevantissimi poteri straordinari ed una efficace semplificazione delle

**I SIN e il ripristino
ambientale come
questioni
dirimenti**

⁷⁴ Allo stato, null'altro potere viene attribuito al Comitato ed ancora tratteggiati sono la sua natura giuridica, le sue prerogative, ecc. Il secondo DPCM previsto dal d.l. n. 91/2017 non è stato ancora emanato e ciò comporta significative problematiche, anche in ordine alla estinzione e perimetrazione delle ZES.

⁷⁵ V. artt. 18 e 20 d.lgs. n. 169/2016.

procedure amministrative sul ripristino ambientale potrebbe infatti indurre i proponenti ad inserire dette aree nelle ZES.

A.4 Verso l'istituzione di due ZES in Puglia

In Italia, il recente Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) è stato adottato “*al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico delle merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, da effettuare ai sensi della l. n. 84/1994 [...]*”, come previsto dall'art. 29 del d.l. n. 133/2014 (Sblocca Italia). La riforma Delrio ⁷⁶, improntata alla semplificazione e razionalizzazione, ha quindi accorpato le Autorità portuali riducendole da 24 a 15, tanti quanti sono i porti italiani core (fatta eccezione per Augusta che fa capo al porto *comprehensive* di Catania) più il porto di Civitavecchia (porto *comprehensive*).

Come già evidenziato, il decreto “*Resto al sud*” n. 91/2017 (l.123/2017) offre la definizione di Zona Economica Speciale richiamando la normativa europea; il comma 2 dell'art. 4 testualmente recita: “*Per ZES si intende una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-t)*”. Quest'ultima (acronimo inglese TEN-t, *Trans-European Network – transport*) ha subito un'importante evoluzione proprio a seguito dell'adozione del Regolamento UE n. 1315/2013. Esso pone lo sviluppo ottimale della TEN-t su una struttura a due livelli consistente in una rete globale (*comprehensive*), intesa come struttura in grado di consentire la connettività di tutte le regioni dell'Unione ed una centrale (*core*), intesa come quella parte della rete globale strategicamente più importante.

Per quanto concerne il trasporto marittimo, è possibile distinguere tra:

- infrastrutture della rete *comprehensive*

Con specifico riferimento ai porti marittimi, sono considerati punti di entrata e uscita per le infrastrutture terrestri quei porti che soddisfano almeno uno dei criteri fissati dall'art. 20 del citato regolamento e cioè:

- a) *il volume totale annuo del traffico passeggeri supera lo 0,1% del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti i porti marittimi dell'Unione. Il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentato dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;*
- b) *il volume totale annuo delle merci, per le operazioni di carico di merci sia sfuse che non sfuse, supera lo 0,1% del corrispondente volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione. Il valore di riferimento per questo volume totale è*

Le infrastrutture
della rete
comprehensive

⁷⁶ Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26.08.2015 pubblicato nella G.U. n. 250 del 27.10.2015.

rappresentato dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;

- c) il porto marittimo è situato su un'isola e costituisce il solo punto di accesso ad una regione NUTS 3 nella rete globale;
 - d) il porto marittimo è situato in una regione ultra periferica o periferica, fuori da un raggio di 200 km dal porto più vicino nella rete globale.
- infrastrutture della rete core

Oltre ai requisiti sopra indicati, le infrastrutture del trasporto marittimo devono avere la disponibilità di combustibili puliti alternativi (ex art. 39 reg. UE 1315/2013). Inoltre, sono in ogni caso porti core quelle città portuali che sono nodi urbani della rete centrale, per tali intendendosi le “aree urbane dove l’infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti, (come ad esempio porti, inclusi terminali passeggeri, aeroporti, stazioni ferroviarie, piattaforme logistiche e terminali merci, sia interni che circostanti all’area urbana), è collegata con altre parti di tale infrastruttura e con l’infrastruttura per il traffico locale e regionale” (lett. p) art. 3 reg. UE 1315/2013). Il medesimo regolamento elenca, in apposito allegato, gli aeroporti, i porti marittimi, porti interni e terminali ferroviario-stradali della rete *core* e della rete *comprehensive*⁷⁷.

Le infrastrutture
della rete *core*

La magliatura della rete TEN-T tiene ovviamente conto dei corridoi di riferimento. Sui nove Corridoi TEN-T identificati dalla Commissione Europea, solo quattro transitano per l’Italia: (i) il **Corridoio Baltico-Adriatico**, che si estende dai porti polacchi di Gdansk e Gdynia e da Szczecin e da Swinoujscie e, passando attraverso la Repubblica Ceca o la Slovacchia e l’Austria orientale, raggiunge il porto sloveno di Capodistria e i porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna; (ii) il **Corridoio Mediterraneo**, che collega i porti della Penisola iberica con l’Ungheria e il confine ucraino, passando per il sud della Francia, Lione, l’Italia settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia, e comprende la via navigabile interna costituita dal fiume Po; (iii) il **Corridoio Reno-Alpi**, che collega i porti del Mare del Nord di Anversa, Rotterdam e Amsterdam e il porto italiano di Genova attraversando la valle del Reno, Basilea e Milano; (iv) il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, che si estende dal confine russo-finlandese a Stoccolma e attraversa la Svezia meridionale, la Danimarca, la Germania, l’Austria occidentale, l’Italia (collegamenti con i porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Bari, Taranto, Napoli e Palermo) e raggiunge Malta.

La rete TEN-T

I porti italiani inclusi nelle reti TEN-T sono 42, 14 dei quali sono identificati come porti “core” (Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste, Venezia). Tali porti, con l’aggiunta del porto di Civitavecchia in qualità di sbocco al mare della città di Roma, sono stati identificati dal Governo italiano, in occasione della riforma della governance portuale, come sedi delle nuove Autorità di Sistema Portuale.

I porti italiani e il
corridoio Scan-
Med

Il corridoio Scan-Med, in assoluto il più lungo dei corridoi TEN-T, è quello di maggiore importanza per l’Italia, sia perché attraversa il territorio nazionale

⁷⁷ L’elenco è stato successivamente aggiornato con l’introduzione, per quanto concerne i porti marittimi, di Augusta tra i porti core e Catania tra i porti comprehensive.

in tutta la sua estensione, sia perché connette la penisola italiana con il cuore dell'economia e del mercato europeo.



Fonte: Commissione Europea

Il d.l. n. 91/2017 ha previsto l'istituzione di zone economiche speciali in relazione e collegamento con i porti della rete TEN-t, siano essi core che *comprehensive*. Non tutte le aree portuali marittime italiane (14 core e 26 *comprehensive*) potranno, però, divenire “base” di una ZES.

In primo luogo perché le misure previste dal citato decreto sono destinate solo alle “*regioni meno sviluppate e in transizione, così come individuate dalla normativa europea, ammissibili alle deroghe previste dall'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea*”. Vi rientra quindi, a pieno titolo, la Regione Puglia.

In secondo luogo perché il predetto decreto introduce anche un limite su scala regionale prevedendo che ciascuna Regione possa presentare, al massimo, due proposte di istituzione di ZES “*ove siano presenti più aree portuali che abbiano le caratteristiche richieste*”. Una regione come la Puglia, che ha 3 porti con le caratteristiche richieste (di cui uno (Brindisi) ricadente nella rete globale (*comprehensive*) di cui al Reg. n. 1315/2013/UE e due (Bari e Taranto) in quella centrale (*core*), può quindi presentare 2 proposte di istituzione di ZES. Del resto, ambedue i porti di Bari e Taranto sono attraversati dal Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e rappresentano il primo approdo comunitario di rilevanza internazionale per le navi provenienti dall'Oceano Indiano dopo l'attraversamento del canale di Suez. Inoltre, gli ottimi collegamenti stradali e ferroviari con le regioni del Centro-Nord, permettono al sistema portuale pugliese di immettersi con facilità sulle reti di collegamento con l'Europa Centrale e Settentrionale, prestandosi bene a completare l'asse nord-sud del territorio europeo. Esso

La ZES e la
Regione Puglia

riveste quindi un ruolo strategico di grande importanza per l'intera politica dei trasporti dell'Unione, come riconosciuto sia dal workplan di Corridoio sia -sul piano empirico- dalle strategie marittime in atto, che recuperano l'antica Via della seta marittima per realizzare il progetto cinese cd. *"one belt one road"*.

L'opportunità di istituire due ZES deriva anche dalla riorganizzazione del sistema portuale italiano, che -come già detto- ha assegnato ai due porti core pugliesi altrettante sedi di Autorità di Sistema Portuale. Ora, il ruolo attribuito ai Presidenti delle Autorità portuali nella *governance* delle ZES, chiamati come sono a presiederne l'Organo di indirizzo (6 art. 4 d.l. n. 91/2017), lascia ben intendere che esse debbano coincidere con la stessa Autorità di sistema portuale.

Parrebbe dunque plausibile ritenere -con particolare riferimento alla Regione Puglia- che solo i porti di Bari e Taranto possano congruamente candidarsi a "base" di una ZES. E ciò traspare anche dal recente DPCM, che ha appena definito: *"le modalità per l'istituzione di una ZES, la sua durata, i criteri generali per l'identificazione e la delimitazione dell'area nonché i criteri che ne disciplinano l'accesso e le condizioni speciali di cui all'articolo 5 nonché il coordinamento generale degli obiettivi di sviluppo"* (cfr. comma 3 art. 4 d.l. n. 91/2017).

Infatti, detto DPCM, pur non facendo espresso riferimento, tra i requisiti delle istituende ZES, al fatto che esse debbano essere ricondotte ai soli porti core (e non anche a quelli *comprehensive*), della rete TEN-t, di fatto sembra avvalorare questa prospettiva.

B. I sistemi di impresa nelle aree della ZES

B.1 Polo di Foggia

La provincia di Foggia, per la sua posizione geografica e per sua dotazione di infrastrutture di comunicazione stradali e ferroviarie si configura come “area cerniera” fra Puglia centrale, Basilicata Nord orientale, Irpinia e Molise. In quest’area che può essere considerata una delle ‘Food Valley’ del Sud operano multinazionali e industrie locali dell’agroalimentare. Sono presenti anche big player di meccanica ed energia.

Nell’area del capoluogo e più in generale in Capitanata, pur non essendo mancate nell’ultimo settennio diverse criticità settoriali e aziendali, l’apparato di produzione industriale ha conosciuto non solo nuovi insediamenti di rilievo, ma anche il rilancio di siti preesistenti. Nello scenario territoriale di una provincia “area cerniera” fra le confinanti aree regionali prima richiamate è interessante osservare peraltro che a Termoli in Molise, Avellino in Irpinia, Melfi in Basilicata, Foggia e Bari in Puglia sono in esercizio 5 grandi stabilimenti del Gruppo FCA-Fiat Chrysler Automobiles, uno di assemblaggio di Jeep Renegade, 500X e Punto come quello di S. Nicola di Melfi, e gli altri invece produttori di componentistica, ovvero 3 di motori (Termoli, Avellino e Foggia) ed 1 di iniettori benzina e motori elettrici per auto ibride (Bari).

La Capitanata pertanto, pur essendo già da tempo un punto di forza dell’industria nel Sud, presenta notevoli potenzialità insediative per contribuire ad una sua ulteriore espansione di lungo periodo, con conseguente incremento di occupazione e delle esportazioni inviabili anche dal porto di Manfredonia o trasferibili al Nord con le autostrade del mare.

B.1.1 L’agglomerato industriale di Foggia-Incoronata

L’apparato industriale della città di Foggia è insediato in misura prevalente nell’agglomerato del Consorzio ASI a sud del capoluogo e in misura minore nel perimetro propriamente urbano. Si riporta di seguito una descrizione dei siti produttivi localizzati nell’agglomerato industriale di Foggia-Incoronata a sud della città, gestito dal consorzio ASI.

Fra gli impianti che vi si sono insediati nell’ultimo decennio, si segnala il più grande conservificio di pomodoro d’Europa, con quasi 1.000 occupati stagionali, inaugurato nel 2009 dalla salernitana AR e poi rilevato dall’inglese Princes, controllata a sua volta dalla multinazionale nipponica Mitsubishi. Alla lavorazione del pomodoro - che utilizza anche barattoli in alluminio fabbricati nello stesso sito - la Princes, leader nel Regno Unito nel comparto, ha poi aggiunto quella dei legumi con nuova occupazione. La fabbrica raccoglie larga parte della produzione provinciale di pomodoro ed è pertanto un polo di concentrazione logistica di rilevanti dimensioni.

Fra le fabbriche preesistenti invece - il cui insediamento risale agli anni ’70 del ’900 - un forte rilancio hanno conosciuto sempre nello stesso agglomerato i grandi stabilimenti:

- della FPT-Fiat Powertrain Technologies-CNH con 1.910 addetti - che produce motori diesel per veicoli commerciali;

La Capitanata
area cerniera con
la Basilicata,
l’Irpinia e il
Molise

- della Leonardo Divisione Aerostrutture (ex Alenia Aermacchi) con poco più di 900 occupati, centro di eccellenza del Gruppo Leonardo (ex Finmeccanica), per lavorazioni in fibre di carbonio, ove si costruiscono fra l'altro i piani di coda orizzontali del 787 Dreamliner della Boeing, due sezioni della cui fusoliera vengono prodotte anch'esse in fibra di carbonio nell'altro imponente impianto della stessa società a Grottaglie (Ta);
- il grande pastificio della Barilla con annessa area logistica aziendale di smistamento di suoi prodotti in altre zone meridionali;
- il conservificio della Futuragri di produttori locali, di dimensioni più molto più contenute, rispetto a quello della Princes;
- l'impianto della De Langlade & Grancelli per la trasformazione del tonno, commercializzato con il marchio Tonno Insuperabile,
- la fabbrica di quadri elettrici della ravennate Tozzi;
- la Friul Sedie Sud;
- la Lecablock attiva nella produzione di manufatti per l'edilizia;
- la Winkelmann mineraria che produce perlitici per filtrazioni;
- la S.C.S e la T.M.C. del Gruppo Manta.

Nell'area industriale dell'incoronata la società LOTRAS - fra le maggiori aziende del Sud nel trasporto di merci su ferro - gestisce il terminal ferroviario multimodale del Consorzio ASI, di cui è previsto il raddoppio, grazie ad un investimento di 40 milioni previsto nel Patto Governo-Regione Puglia.

L'impianto foggiano della FPT è il più grande per volumi produttivi e forza lavoro impiegata dei quattro siti della società in Italia e nel 2016 ha aumentato l'occupazione, nell'ambito di un piano di assunzioni messo a punto nell'ultimo triennio, per rispondere alla super commessa della Sevel ad Atesa (CH) di migliaia di motori diesel per i suoi veicoli commerciali Daily, di cui nel 2014 era iniziata la produzione della versione euro6.

Nel sito di Foggia pertanto i volumi produttivi sono aumentati di quasi il 50% in 3 anni fino a toccare le 320mila unità nel 2016 e quasi altrettante nel 2017. Gli impianti hanno lavorato a pieno regime con gli addetti distribuiti su tre turni giornalieri. Nel 2015 era stata avviata la produzione del motore F1A euro6 grazie a massicci investimenti nella fabbrica anche sul piano dell'automazione.

Il sito destina una parte dei motori costruiti anche alla Mitsubishi che li impiega per equipaggiare i suoi camper euro7 prodotti in Portogallo. Tuttavia la Sevel di Atesa in Val di Sangro (CH) - joint venture fra Fiat e Peugeot per la produzione di veicoli commerciali leggeri e 3° fabbrica d'Italia per numero di addetti diretti pari a 6.180 unità - rimane il maggior cliente del sito di Foggia, assorbendone il 45% dei prodotti, seguita dalla Iveco con il 30%.

I motori assemblano 3.000 componenti, realizzati da 223 fornitori: il 62% italiani, il 9,5% francesi, il 10% tedeschi e il 6,2% cinesi. E' intuibile pertanto la grande movimentazione di componentistica in arrivo e di prodotti finiti in partenza dallo stabilimento il cui management utilizza per i relativi trasferimenti trasporti su gomma e su ferro.

**Le eccellenze
produttive nel
settore
automotive nel
foggiano**

B.2 Polo di Barletta

Il porto di Barletta, opportunamente adeguato funzionalmente, potrebbe porsi sempre di più al servizio di un vasto bacino produttivo che giunge sino ai confini della Basilicata nord orientale.

Il tessuto manifatturiero nei dieci Comuni della provincia BAT - Barletta, Andria, Trani, Bisceglie, Minervino, Spinazzola, Canosa, Trinitapoli, San Ferdinando e Margherita di Savoia - è imperniato su piccole e medie aziende di settori *labour intensive* - TAC e agroalimentare in particolare - in larghissima misura di imprenditori locali, anche se non manca una grande industria capital intensive come la Cementeria di Barletta del Gruppo multinazionale Buzzi Unicem, o lo stabilimento di un'altra multinazionale operante nel comparto della produzione di fertilizzanti come la francese Timac Agro.

B.2.1 Il "caso" Cofra

Uno dei comparti più diffusi nella città è quello delle calzature che nell'ultimo ventennio ha portato anche - nel corso di una durissima ristrutturazione selettiva di molte aziende e dei loro occupati - ad una profonda innovazione di prodotto con il passaggio dalla produzione di scarpe in pelle/gomma per jogging a quella di *safety shoes* (calzature per la sicurezza sui luoghi di lavoro).

In tale specifico comparto si è riaffermato il calzaturificio Cofra, divenuto azienda leader a livello nazionale - che è anche la maggiore impresa manifatturiera di imprenditori locali per fatturato - nel quale la società dei Fratelli Cortellino è entrata, avendo constatato che le calzature prodotte sino ad alcuni anni prima, ovvero quelle per il tempo libero e lo jogging, erano ormai superate dalla concorrenza di quelle provenienti da Paesi a più basso costo del lavoro, soprattutto del Far East.

La Cofra negli anni '80 e primi anni '90 era stata un'industria leader sul mercato in quel segmento di prodotto ed aveva il proprio marchio *The best walker* con il quale si era imposta a livello anche internazionale. Ma con grande intuito imprenditoriale, i titolari previdero quanto sarebbe accaduto di lì a qualche anno, a causa delle importazioni di prodotti concorrenti *low-cost* da Paesi del Far East e diversificarono pionieristicamente nel segmento delle calzature per la sicurezza.

L'azienda - che impiega 2.348 addetti divisi fra la fabbrica di Barletta e un altro sito in Albania ove si eseguono fasi intermedie di lavorazione del prodotto che generano in tal modo traffico di perfezionamento fra le due sponde adriatiche - ha chiuso il bilancio 2016 - pubblicato nel volume "Le Principali Società italiane" a cura di Mediobanca - con un fatturato di 104,8 milioni di euro, aumentato rispetto ai 95,4 del 2015.

Altre aziende operanti nello stesso settore sono riportate nella tabella seguente.

Le eccellenze nel settore delle calzature e dell'abbigliamento nella provincia BAT

Fatturato 2015 (milioni di euro) di industrie calzaturiere della BAT

Azienda	Addetti	Fatturato
Base Protection	60	60
Over Teak	81	81
Calzaturificio 5 b	78	78
Alba	12	12
Mofra Shoes	17	17
Calzaturificio Pezzol	n.p	n.p

Fonte: Centrale bilanci CERVED

Decine di PMI nel settore delle maglierie, pigiamerie, biancheria intima, camiceria sono diffuse fra Bisceglie, Trani - ove operano altre piccole aziende calzaturiere produttrici però di calzature in pelle da donna - Barletta e Andria.

Alcuni marchi di confezioni come “Monella vagabonda” e “Miss Ribellina” di imprese barlettane si sono affermati anche a livello nazionale. Nella sola Barletta si contano tuttora circa 40 maglifici.

Nel settore della biancheria intima spicca la Igam a Canosa di Puglia con prodotti di qualità elevata e con forte propensione all’export.

Anche nel comparto meccanico sono attive piccole e medie industrie (Messina, quadri elettrici) e Officine meccaniche Stella (carpenterie, capannoni, etc.) a Barletta, mentre a Minervino Murge opera la OMP, (lavorazioni di meccanica fine), e a Spinazzola la OMM (automazione) che esporta i suoi prodotti in diversi Paesi.

Produzione di materie plastiche sono realizzate dalla Stir a Barletta. Oltremodo diffuso è il settore agroalimentare in tutta la provincia BAT, costituito da aziende vinicole, oleifici, caseifici, confetterie e pastifici. Alcuni dei marchi più conosciuti a livello meridionale e nazionale appartengono a società elencate nella tab. 2.

Fatturato 2015 (milioni di euro) di industrie e imprese agroalimentari di rilievo della provincia BAT

Azienda	Addetti	Fatturato
Biolevante	16	63,8
Atisale	147	28,4
Sanguedolce	125	26,4
Cantina Coop. Colt. Diretti	23	14,2
Ilfres	12	13,8
Italcarciofi	n.p.	13,2
Azienda Agr. Sant’Andrea	16	13,2
Agritalia	n.p.	13,2
Montrone	n.p.	12,9
Oliveti d’Italia	n.p.	12,6
Caseificio Andriese	56	12,0
Agricola Candida	18	10,5
Agrolio	n.p	10,0

Olsud	n.p	8,7
Ciemme alimentari	37	8,6
Azienda agr. F.Ili Carpentiere	44	8,6
Coop. Vinolearia	n.p	6,6
Liolea	3	6,2
Frantoio Galantino	n.p	6,1
Mika	n.p	6,0
Cantina Sociale De Gasperi	n.p	5,3
Piazzolla Sali	n.p	5,3
Apulia Felix	n.p	5,0
Pastificio La Sovrana	n.p	5,0

Fonte: Centrale bilanci CERVED

In alcuni casi sono imprese che esportano, ma capaci anche di presidiare saldamente il mercato locale e regionale che è fra i più vivaci dell'Italia meridionale.

Presente anche il comparto mobiliario con la Gusmai a Trani, in attività da oltre 100 anni e imprese minori con produzione di arredi domestici.

Nel comparto farmaceutico si segnala la Farmalabor a Canosa che prepara prodotti galenici, mentre il settore della lavorazione di materiali lapidei è ancora diffuso a Trani ove opera tuttora un discreto numero di segherie, anch'esse con buone propensioni esportative.

Parchi eolici sono in esercizio a Minervino Murge e Spinazzola, mentre a Margherita di Savoia è attiva una delle più grandi saline d'Europa in cui lavora la società Ati Sale.

A Trinitapoli e San Ferdinando di Puglia infine sono in esercizio piccole industrie conserviere che lavorano quasi tutte carciofini sott'olio, fra le quali spicca il Conservificio Dauno.

Gli addetti al settore industriale - includendo in esso anche il comparto delle costruzioni, quello estrattivo e l'energetico - ammontano nei Comuni della BAT a circa 10mila unità. Molto diffuso è anche l'artigianato di produzione e di servizi.

L'export della BAT era cresciuto fra il 2010-2013 del 33,6%, a fronte del 14,9% a livello regionale e del 15,5% a livello nazionale.

Nel 2013 l'export totale della BAT era ammontato a 452 milioni, mentre a fine 2014 aveva superato i 472 milioni, il 68% dei quali costituito da prodotti del tessile-abbigliamento-calzaturiero che, come si è evidenziato in precedenza, rappresentano una specializzazione significativa dell'apparato di produzione manifatturiera dell'area. Nel 2016 l'area ha esportato per 482 milioni di euro.

B.3 Polo di Bari

Il capoluogo di regione ha la sua maggiore area industriale imperniata sul vasto agglomerato Bari-Modugno di 1.650 ettari a prevalente vocazione manifatturiera, gestito dal Consorzio ASI che è collegato alla rete autostradale

ed è adiacente all'Interporto regionale della Puglia, al grande Parco Lamasinata di movimentazione intermodale delle Ferrovie dello Stato e all'aeroporto internazionale della città. Il Consorzio ASI, oltre all'agglomerato appena citato, ha altri due agglomerati: Bitonto-Giovinazzo e quello di Molfetta. Si ricorda, inoltre che nello scalo ferroviario della confinante città di Giovinazzo lungo la linea adriatica è in esercizio un altro centro intermodale di minori dimensioni gestito dalla società Lugo Terminal. Pertanto lo scacchiere territoriale segnato dalle presenze di porto-interporto-agglomerati industriali Bari-Modugno, parco intermodale Lamasinata, centro intermodale di Giovinazzo, costituirebbe con l'area di Brindisi, una dei due poli territoriali trainanti della ZES adriatica.

B.3.1 L'agglomerato industriale di Bari-Modugno

Prima di passare ad un'analisi della 'zona industriale' del capoluogo - che si distribuisce fra Bari e il contiguo Comune di Modugno - si precisa che nei due centri sono in esercizio industrie anche fuori dall'agglomerato dell'ASI.

Ci riferisce in particolare alla Birra Peroni-Asashi, alle aziende agroalimentari Saicaf, agli oleifici F.lli Rubino e Dentamaro, alle imprese meccaniche e dell'ICT Luciano Russo e Hp insediate in prossimità del casello dell'autostrada per Taranto, e ad altre piccole aziende lungo vie periferiche del capoluogo. Non mancano poi PMI meccaniche, edili, impiantistiche e agroalimentari nelle frazioni di Bari di S. Spirito, Palese, Torre a Mare, Ceglie, Carbonara. Anche a Modugno sono in esercizio PMI localizzate fuori dall'agglomerato che il Comune divide con il contiguo Capoluogo.

Comunque, la sezione di gran lunga più significativa delle due città confinanti in termini di unità locali e addetti - poco più di 650 stabilimenti con circa 15.000 occupati diretti e nell'indotto - è localizzata nell'agglomerato di Bari-Modugno del Consorzio ASI. A tale organismo consortile fanno capo anche l'agglomerato di Bitonto-Giovinazzo, ancora da espropriare e attrezzare, e quello di Molfetta, investito soprattutto negli ultimi 15 anni da massicci processi localizzativi di strutture industriali e commerciali, avviatisi una volta completati gli insediamenti nel contiguo PIP-Piano per gli insediamenti produttivi destinato alle imprese artigiane, il cui attrezzamento funzionale era stato iniziato nei primi anni Ottanta.

Nel perimetro dell'agglomerato Bari-Modugno sono venuti insediandosi nel corso degli anni stabilimenti oggi facenti capo - dopo alcuni passaggi di proprietà - a grandi gruppi italiani ed esteri come Bosch, FCA-Magneti Marelli, Bridgestone, Getrag-Magna, Graziano Trasmissioni-Oerlikon, Skf, BHGE Oil & Gas-Nuovo Pignone, O-I-Owens Illinois, Osram-Ledvance, RFI, Isotta Fraschini-Fincantieri, Heintzmann, Merck, Sorgenia, Transcom, Alstom, Fassa Bortolo, Amenduni, Pieralisi.

Potenzialmente al servizio dell'agglomerato industriale, per la dotazione di servizi intermodali da potenziare e la presenza di operatori della logistica, l'Interporto Regionale della Puglia costituisce uno dei principali *asset* infrastrutturali di rilievo, a sostegno del progetto della ZES.

**L'area industriale
di Bari-Modugno
cuore produttivo
della regione**

B.3.2 Caratteri e specializzazioni significative dell'area ASI di Bari-Modugno

Ad integrazione di quanto già riportato nel paragrafo 4.4.6, forniamo di seguito una descrizione di dettaglio dei singoli comparti:

- **Meccanica:**
 - Automotive e indotto i cui big player sono: Tecnologie Diesel e sistemi frenanti/Gruppo Bosch; Magneti Marelli; Getrag; Graziano Trasmissioni Oerlikon; Skf. Fra i loro Subfornitori meccanici si segnalano: Masmec, Diamec, Supre, Unirat, Brovedani, Cmt, Tecnodema, Omp, Procma.
 - Pompe, valvole e sistemi per l'energia con BHGEOil&Gas-Nuovo Pignone, leader mondiale nella progettazione e costruzione di pompe, valvole e sistemi per l'energia, nel cui indotto si segnalano fra le aziende locali SRB, Tecnomec, Faver, Tecnoservice, ma anche imprese di altre province della Puglia e di altre regioni;
 - Impiantistica e meccanica pesante con Officine de Pasquale, Sud Montaggi, Faver.
 - Armamento ferroviario con Bari Fonderie Meridionali, ora del Gruppo RFI;
 - Motoristica con Isotta Fraschini Motori/Gruppo Fincantieri.
 - Tecnologie meccaniche e materiali per l'edilizia con Gruppo Indeco; Alfonso Lorenzo grigliati; Tecnoacciai; Nicola Corsaro; Heintzmann.
 - Condizionamento con la Thermocold.
 - Telai, semirimorchi, carrozzerie per veicoli industriali con Carmosino; Officine Pennelli; CVI – Cooperativa veicoli industriali - di ex operai della Calabrese; Omnitech; Officine Grandolfo.
 - Macchine olearie con Pieralisi Sud; Amenduni Nicola. l) quadri elettrici con Primiceri. M) tubi in acciaio, con l'Atm.
- **Chimica:**
 - pneumatici con Bridgestone;
 - farmaceutica con Merck;
 - vetro cavo con la Owens Illinois;
 - vernici con la Vitalvernici.
 - collanti, Fassa Bortolo.
 - igiene domestica e industriale con Ipoplastic; Industria Chimica D'Agostino.
- **Industria editoriale** con la SEDIT (stampa Corriere della Sera, e i volumi della Laterza), Dedalo Litostampa (la Repubblica); Ragusa Grafica Moderna.
- **Industria agroalimentare** con Biancolat, Centrale del latte, Alfrus.
- **Energia** con la centrale di Sorgenia da 780 MW.
- **ICT** con Transcom (call center).
- **Produzione di lampade:** Osram - dal 2016 sono state trasferite alla sua controllata Ledvance.

- **Servizi di ristorazione e pulizie industriali** con Ladisa Ristorazione e la Lucente.
- **Legno e mobilio** con MobilTuri e Soft-Line, che producono la prima mobili da cucina e la seconda salotti in pelle.

Quelle citate sono le industrie più significative per numero di addetti, volumi produttivi, esportazioni e investimenti, ma ve ne sono molte altre di piccole dimensioni anche nelle aree destinate alle imprese minori, che sono recintate e che pertanto subiscono un minore degrado delle loro infrastrutture interne di comunicazione.

Sono presenti inoltre ed operanti su Bari - ma in qualche caso anche sull'intero mercato nazionale - imprese edili di rilevanti dimensioni per volumi di fatturato, come ad esempio la Salvatore Matarrese, la Debar e la Aleandri.

B.3.3 I fatturati di alcune aziende della zona industriale di Bari-Modugno

Al fine di offrire una panoramica più attendibile della forza produttiva dell'area industriale addensata nell'agglomerato Bari-Modugno del Consorzio ASI di Bari si sono riportati nella tab.4 i dati riguardanti i fatturati di alcune aziende insediate nella zona, includendovi qualcuna delle maggiori e talune di piccole dimensioni.

Tali fatturati peraltro sono solo quelli di alcune imprese che hanno sede legale nel capoluogo, o nel contiguo comune di Modugno ma, com'è del tutto evidente, da soli non sono sufficienti a rendere per intero le dimensioni della grande quantità di ricchezza industriale prodotta nell'area, dal momento che, a tal fine, vi sarebbe:

- da analizzare i fatturati di tutte le aziende, di qualunque dimensione;
- da considerare anche il valore delle produzioni delle imprese con un loro stabilimento nell'area barese, ma le cui società non hanno sede legale nel territorio e il cui fatturato totale ingloba anche quello dei loro siti locali.

Si pensi in proposito ai grandi volumi di produzione di beni finiti e ai loro relativi valori di industrie con stabilimenti localizzati nell'agglomerato del capoluogo, ma le cui società di appartenenza non vi hanno sede legale, come ad esempio Magneti Marelli, Graziano Trasmissioni, Skf, GE Oil & Gas-Nuovo Pignone, Isotta Fraschini, O-I-Owens Illinois, etc. i cui prodotti finali tuttavia partono da Bari, alimentando cospicue movimentazioni su gomma, su rotaia e, in misura crescente per alcune merci, anche via mare.

I dati riportati, comunque, pur avendo un valore puramente indicativo, potrebbero contribuire ad offrire una prima dimensione in qualche misura attendibile dei volumi di merci immessi sul mercato da alcuni player di ogni dimensione insediati nel territorio e dei servizi di logistica offerti da aziende del settore presenti nell'area.

Fatturati 2015 (mln di euro) di alcune aziende industriali con sede legale a Bari – Modugno, agglomerato del Consorzio ASI

Azienda	Settore	Addetti	fatturato
Merck	Farmaceutica	186	1.295,1
Getrag	Automotive	804	415,6
TDIT Bosch	Automotive	1.936	295,6
AMIU Puglia	Servizi ecologici	1.145	106,1
Bridgestone	Gomma	729	86,3
Ladisa Ristorazione	Ristorazione	2.828	81,8
Alfrus	Alimentare	13	75,8
Gruppo Turi	Mobilio	119	56,1
Amgas	Distribuzione gas	56	49,8
Specialmangimi Galtieri	Mangimi	14	38,4
Chimica Dagostino	Chimica	n.p.	36,0
Isotta Fraschini Motori	Meccanica	136	33,1
CVIT Bosch	Meccatronica	276	30,4
La Lucente	Servizi ecologici	1.989	29,8
Debar Costruzioni	Edilizia	78	26,3
Recuperi Pugliesi	Servizi ecologici	105	21,2
Masmec	Meccatronica	144	18,9
Tecnoacciai	Meccanica	22	17,3
Primiceri	Meccanica	n.p.	14,0
B.F.M. (ora R.F.I.)	Meccanica	n.p.	13,9
Frezza Legnami	Legno	22	13,5
Alfonso Lorenzo Deriv. Vergella	Meccanica	10	13,4
Officine Tecniche De Pasquale	Meccanica	186	13,2
FAVER	Meccanica	91	11,5

Fonte: Centrale bilanci Cerved e Mediobanca, *Le principali società italiane (2016)*

B.3.4 Primati nazionali di alcuni stabilimenti localizzati nell'area di Bari

L'area industriale del capoluogo ospita sul suo territorio, fra gli altri, alcuni impianti che rappresentano a vario titolo fabbriche e siti da primato nazionale e, in alcuni casi, europeo.

- lo stabilimento della multinazionale farmaceutica tedesca Merck – come rilevato in precedenza - ha consentito alla provincia di Bari nel 2015 di essere la 5° in Italia per export del settore con 1,1 miliardo di euro, dopo Latina (5,3), Frosinone (3,2), Milano (2,8) e Ascoli Piceno (2,1) ed è strategico per il Gruppo di appartenenza.
- lo stabilimento della Tdit-Bosch di Bari è l'unico in Italia ove è prodotto il sistema common rail per motori diesel, messo a punto nella sua versione iniziale proprio a Bari nella prima metà degli anni '90.

- l'impianto della BHGE Oil & Gas - Nuovo Pignone è divenuto negli ultimi anni sito di eccellenza mondiale nella progettazione e costruzione di pompe, valvole e sistemi per l'energia;
- la fabbrica di pneumatici della nipponica Bridgestone - leader mondiale nel comparto - è l'unica di tale gruppo in Italia.
- lo stabilimento della tedesca Getrag, ora acquisito col gruppo di appartenenza dai Canadesi della Magna, è uno dei più grandi nel mondo fra quelli del Gruppo fuori dalla Germania ed ha ultimato lavori di ampliamento con un ulteriore investimento di 100 milioni di euro e nuove assunzioni di personale.
- nella fabbrica della Magneti Marelli di Bari si producono motori elettrici per auto ibride.

B.3.5 Presenze industriali significative in altre aree del Polo di Bari

A **Monopoli** emergono gli stabilimenti della Mer.Mec - leader mondiale nella diagnostica ferroviaria e nel segnalamento - della Black Shape (aeronautica), della Block Shaft (antifurti meccanici), della Casa Olearia Italiana del Gruppo Marseglia - fra i maggiori produttori internazionali di biodiesel e di energia da biomasse - della Eco Leather, attiva nella lavorazioni di pellami per automotive e arredamento. Presenti anche fra le altre aziende insediate nella zona industriale la Surgelsud (surgelazione di prodotti agricoli e ittici), la Plastic Puglia del Gruppo industriale Colucci (tubi in polietilene e sistemi per l'irrigazione), la Socoges (motoristica), la Marr del Gruppo Cremonini. Nel 2015 il porto di Monopoli ha movimentato 430mila tonnellate di merci.

A **Bitonto** sono presenti industrie di lavorazione materie plastiche (G.Plast Sud, Pachers, Kulck, Schettin Plast), industrie olearie (Desantis), meccaniche (Officine Giordano, OSB, Centrifughe Barracane-macchine olearie).

Ad **Altamura**, con opifici di numerose industrie molitorie, fra cui Barilla, Semolificio Moramarco, Loiudice, Mininni, C.D.P., Martimucci, di prodotti da forno (Di Leo, Oropan), meccaniche (Gielle, estintori), impiantistiche (Saem) e del legno-mobilia.

Crescenti, inoltre, negli ultimi anni sono state le attività di generazione di energia da combustibili fossili e da fonti rinnovabili - con la costruzione della centrale a turbogas della Sorgenia (**Modugno**), di una centrale a biomasse a Molfetta e di numerosi parchi eolici e fotovoltaici sulle alture della Murgia e in altre contrade del territorio provinciale - mentre, come detto in precedenza, storicamente consolidata è la tradizione dell'industria delle costruzioni, specializzata nella realizzazione sia di opere pubbliche che di edilizia residenziale.

Importanza non irrilevante per numero di addetti e valore del fatturato ricoprono anche società che gestiscono servizi a rete - Ferrovie dello Stato e in concessione (Ferrotramviaria-Bari Nord, Sud-Est e Apulo Lucane), Aziende di trasporto su gomma, Aqp-Acquedotto pugliese, Adp-Aeroporti di Puglia, Anas, Telecom, Wind, Vodafone, Fastweb - ognuna con siti di servizio distribuiti nei territori che arrivano ad occupare in qualche caso alcune migliaia di persone - come ad esempio il compartimento delle Ferrovie dello Stato con le sue controllate e l'Acquedotto pugliese - che alimentano a

loro volta notevoli attività di subforniture industriali, impiantistiche e manutentive.

B.3.6 Il valore aggiunto della Città Metropolitana di Bari

La pubblicazione dei dati dell'ultimo Censimento dell'Industria aveva aiutato a comprendere le trasformazioni avvenute nel decennio 2001-2011 nei comparti manifatturieri, estrattivi e dell'energia nell'area poi inserita nella Città Metropolitana, oggetto di analisi: mutamenti non solo in termini di addetti, ma anche - quando siano stati rilevati - di tecnologie impiegate, di ragioni sociali, di relazioni interaziendali, di propensione alle esportazioni.

Gli anni dal 2008 ad oggi - nel contesto della più grave e prolungata crisi dell'economia italiana dal 1929 - hanno indubbiamente stressato in misura significativa le imprese locali, producendo tuttavia effetti abbastanza diversificati in relazione alle particolari condizioni patrimoniali, economico-finanziarie e gestionali delle varie aziende investite dalla recessione.

In ogni caso, nonostante i numerosi squilibri più volte segnalati sul territorio nella produzione e distribuzione del reddito da qualificati Istituti di ricerca economica, il vasto e variegato sistema economico del Barese - con la sua persistente capacità di generazione di ricchezza e con i redditi da trasferimento che vi sono distribuiti dalla Pubblica amministrazione - per il valore aggiunto totale delle attività economiche pari nel 2014 a 22,5 miliardi - ha collocato nel 2014 l'area della Città metropolitana, coincidente con la vecchia Provincia:

- al 1° posto in Puglia;
- al 2° posto nel Mezzogiorno alle spalle dell'area di Napoli;
- al 15° in Italia dopo (nell'ordine): Milano, Roma, Torino, Napoli, Brescia, Bologna, Firenze, Bergamo, Padova, Verona, Genova, Vicenza, Treviso e Venezia.

Inoltre, lungo l'intera dorsale del Mare Adriatico - dal Salento a Trieste - nel 2014 la Città metropolitana di Bari si è collocata, per il valore aggiunto totale delle attività economiche, al 2° posto alle spalle di Venezia.

Di tale ricchezza, una parte significativa è costituita da esportazioni dirette o di merci prodotte nel nostro territorio, ma trasferite all'estero partendo dai siti delle sedi legali delle imprese produttrici.

Si sottolinea inoltre che - se pure nella Città Metropolitana l'incidenza percentuale del valore aggiunto industriale sul totale delle attività economiche si è attestato nel 2014 al 18,1% - l'industria nel suo complesso alimenta una forte domanda di servizi, dai trasporti al credito, da quelli di varie attività professionali al commercio, dalle attività di ricerca alle pulizie industriali, solo per citarne alcuni: insomma, anche in Terra di Bari il comparto industriale, nell'insieme delle sue branche, continua ad essere tuttora il settore trainante dell'economia.

B.4 Polo di Brindisi

La parte più rilevante, in termini di addetti e impianti, dell'industria provinciale è localizzata nel capoluogo, ma non mancano tuttavia in alcuni fra i maggiori Comuni della provincia - come ad esempio a Fasano e Ostuni -

altre piccole e medie industrie di un certo rilievo in termini di fatturato ed in forte crescita. Sono prevalentemente PMI operanti in diversi comparti agroalimentari, della meccanica, dei materiali per l'edilizia, che in alcuni casi realizzano apprezzabili volumi di esportazioni.

Anche nel caso della provincia di Brindisi si rileva che i fatturati delle aziende multinazionali, o comunque con sede legale fuori dal suo territorio, includono anche quelli derivanti dalla vendita dei beni e delle utilities prodotti in impianti localizzati nel capoluogo.

Oltre le aziende dei settori chimico, aeronautico ed energetico, di cui si parla più diffusamente nei paragrafi seguenti, nell'agglomerato di Brindisi sono presenti - fra gli stabilimenti di maggiori dimensioni per volumi di produzione e fatturato - i siti della SRB (ex Sfir) e della TI Group Automotive Systems.

L'impianto della SRB è l'unica raffineria italiana riconosciuta dall'Unione Europea a seguito della riforma del mercato dello zucchero sul territorio nazionale. Ha una capacità massima di produzione di 450mila tonnellate annue di zucchero raffinato bianco con annessa centrale di cogenerazione di energia da fonte rinnovabile. La SRB ha per clienti le multinazionali che sono i primi produttori al mondo di alimentari e bevande.

La fabbrica della TI Group Automotive Systems è l'unica nel comparto dell'automotive nell'area brindisina e produce tubi per impianti frenanti e per la trasmissione di carburanti. Un altro stabilimento dell'azienda è localizzato a S. Nicola di Melfi ed adiacente a quello della Sata-FCA.

B.4.1 Il settore chimico

Brindisi ospita un **polo chimico** che è tuttora competitivo nella geografia di quelli sull'Adriatico - Porto Marghera, Ferrara, Ravenna - e degli altri di grandi dimensioni localizzati nel Mezzogiorno e cioè Priolo, Gela, Sarroch, Porto Torres. A Gela e Porto Torres, com'è noto sono in corso processi di riconversione degli impianti a bio-raffineria nella città siciliana e a produzioni di chimica verde nella città sarda. Nell'area industriale brindisina infatti sono presenti impianti che, per tipologia di processi e prodotti, sono classificabili fra quelli di eccellenza nazionale. Ne descriviamo alcuni dei più significativi.

- Lo stabilimento della **Versalis - Gruppo Eni** è il più efficiente dei quattro steam cracker della società localizzati a Porto Marghera, Brindisi, Priolo e Porto Torres ed è posizionato fra i primi 5 in Europa per le performance degli impianti. Le unità lavorative dirette impiegatevi sono 475, con una media di 320 indiretti; molto elevato, e in aumento rispetto al 2015, è stato il valore della produzione nel 2016, circa 100 le navi attraccate, sempre nello stesso anno, al molo ad esso asservito per il trasporto della materia prima, mentre 65 milioni di investimenti furono realizzati all'interno del sito nel periodo 2007-2010 ed altri 55 dal 2012 al 2015 (Dati di fonte aziendale). Vi si producono etilene e polietilene - di cui il sito vanta il primato produttivo in Italia e nel Mediterraneo - e si fornisce propilene al coinsediato impianto della LyondellBasell. I semilavorati aromatici e butadiene riforniscono altri stabilimenti della Versalis.

La specializzazione settoriale delle aziende manifatturiere del brindisino

La fabbrica, dunque, strategica per l'economia cittadina e pugliese e per la chimica di base italiana, compete con alcuni impianti di maggiori dimensioni costruiti in Medio Oriente nelle aree petrolifere a 'bocca di pozzo' e vicini alle raffinerie che ne lavorano il greggio. La società è controllata dall'Eni, terzo gruppo italiano nel 2015 per fatturato, il cui pacchetto azionario di maggioranza relativa è detenuto dal Ministero dell'Economia e dalla controllata Cassa Depositi e Prestiti. Altre presenze locali dell'Eni sono - accanto ad Eni corporate (12 addetti), Eni Div.R&M (5) e Saipem (1) - quella della controllata Enipower, (cfr.il comparto energetico), e l'altra della Syndial con 10 persone, proprietaria di 280 ettari con assets costituiti da serbatoi dismessi e capannoni industriali che, posti in sicurezza i terreni adibiti a ex discarica, ha in corso di esecuzione anche quella della falda del sito. L'Eni ha così sul territorio circa 600 collaboratori diretti.

- Lo stabilimento coinesediato nell'area del Petrolchimico della **LyondellBasell** - 3° azienda chimica indipendente più grande al mondo - produce resine di polipropilene, utilizzando le tecnologie Spheripol e Spherizone. Le produzioni della prima sono impiegate per applicazioni di imballaggio, mentre quelle della seconda - che sono anche le prime commerciali al mondo nel loro genere - sono destinate alla costruzione di tubazioni, materiali per l'edilizia, prodotti per l'auto e per la casa. I dipendenti sono 160 - con 16,8 milioni di retribuzioni e prestazioni all'anno - cui si aggiungono 80 addetti indiretti. Il sito acquista annualmente circa 18 milioni di euro di prodotti e servizi.
- Nella produzione di imballaggi flessibili spicca il sito della **Jindal Films**, anch'esso localizzato nel perimetro del Petrolchimico - che la multinazionale indiana ha acquistato dalla Exxon Mobil - per i film di polipropilene orientato di coestruso, laccato e metallizzato che impiega 180 addetti diretti. Nella fabbrica - estesa su una superficie di 85mila metri quadrati di cui 40mila coperti - nel 2016 è stato avviato un impianto di metallizzazione con una capacità di 10mila tonnellate annue, cui se ne è affiancato nella seconda metà del 2017 uno gemello, in grado di consolidare così la potenzialità dello stabilimento che sarà in grado di fornire grandi volumi di film MET di elevata qualità. Una volta completato, l'impianto sarà posto in linea con quello di estrusione dei film di 10,5 metri di larghezza, attualmente in fase di realizzazione. Tali investimenti pari a circa 49 milioni - cofinanziati da un Contratto di programma della Regione - hanno notevolmente elevato la competitività della fabbrica.
- Nella chimica fine, invece, assume rilievo nell'agglomerato industriale del capoluogo lo stabilimento della multinazionale farmaceutica francese **Sanofi**, fra i maggiori gruppi mondiali del settore. E' un impianto di eccellenza per la produzione di antibiotici, fra cui la rifampicina e la teicoplanina. Il sito dal giugno 2011 è stato interessato da un potenziamento delle linee produttive cofinanziato da un primo contratto di programma sottoscritto con la Regione Puglia nel 2009 per 20,3 milioni di investimenti ammessi e 5,6 milioni di agevolazioni concedibili, e da un secondo contratto sottoscritto con la stessa Regione nel 2014 per interventi pari a 28 milioni di euro con agevolazioni per 8,2 milioni. Vi lavorano 244 addetti, con 149 indiretti

in attività di subfornitura e si stima che nel 2014 con un valore della produzione di circa 50 milioni di euro abbia generato effetti diretti, indiretti e indotti pari a 97 milioni di PIL.

- Rilevante anche l'attività della **Chemgas - Gruppo Sapiro**, con impianti realizzati per soddisfare le aziende del polo petrolchimico, che distribuisce con pipeline collegate alle unità committenti azoto, ossigeno ed idrogeno compresso. Una nuova unità tecnologica in marcia dal 1997 abbina alle produzioni tradizionali azoto, ossigeno e argon liquefatti. Vi lavorano 23 unità.
- Altra presenza significativa è quella della **Ipem-Industria Petroli Meridionali**, operante nell'acquisto, stoccaggio e commercializzazione di gas di petrolio liquefatto e di altri combustibili liquidi e gassosi. Il suo deposito costiero - collegato con pipeline al pontile di Costa Morena, concesso ad uso esclusivo dall'Autorità portuale - è il più grande di GPL in Italia, con una capacità di stoccaggio di 52.100 metri cubi. Vi sono occupate 30 unità. La controllata Coperoil con 13 addetti effettua assistenza alla scarica di navi gasiere nel porto. Il prodotto movimentato annualmente si attesta a circa 300.000 tonnellate, 160 sono le navi gasiere in attracco, 2.000 le ferrocisterne caricate, mentre 10.000 sono le autobotti.

Nel 2016 il valore della produzione di Versalis, LyondellBasell, Jindal, Ipem, Sanofi, ha raggiunto complessivamente 1.543 milioni di euro⁷⁸.

Nell'agglomerato di Brindisi e in Comuni della provincia insistono poi aziende chimiche minori, alcune delle quali utilizzano in larga misura semilavorati delle imprese maggiori, mentre qualche altra società opera nei montaggi e coibentazioni di grandi tubazioni in materiali plastici. Si segnalano fra le altre Angiplast, Areta, Biomateriali, Europlastic Sud, Ib-Chem, Isolamenti Puglia, Nuova resin Montaggi, Peritas, Resin piping, Termisol tecnica.

B.4.2 Il settore aeronautico

Brindisi è il primo polo del **comparto aeronautico** in Puglia, con circa 2.200 occupati diretti - cui si aggiungono quelli di industrie del settore ubicate in Comuni della provincia - precedendo Foggia e Grottaglie, sedi di 2 grandi stabilimenti della Leonardo Divisione Aerostrutture, e il secondo nel Mezzogiorno, dopo quello dell'hinterland partenopeo che vanta impianti di maggiori dimensioni per numero di occupati e quantità di produzioni, lavorazioni e manutenzioni e un indotto più esteso per unità locali e personale impiegato.

Le maggiori aziende insediate nell'area del capoluogo e in provincia sono riportate nella tabella seguente.

⁷⁸ Dati di fonte aziendale

Azienda	Numero di addetti
Avio Aero	750
Leonardo Divisione Elicotteri	426
Salver	307
G.S.E.	246
Tecnomessapia 1 e 2	215
Dema	115
Industrial & Aeronautical painting	82
Processi Speciali	66
CMC	54
Avioman	31
Comer Calò	13
TOTALE ADDETTI	2.305

Il profilo produttivo delle tre imprese più grandi è il seguente:

- Il sito della **Avio-Aero** di Brindisi è considerato dal Gruppo di controllo uno dei maggiori centri mondiali per la revisione e manutenzione delle turbine classe LM, impiegate sia nella propulsione navale sia in campo industriale. Avio Aero già da anni è impegnata nella realizzazione di componenti per le turbine LM2500, installate a bordo di unità navali come le fregate Fremm, o le navi Cavour e Orizzonte della Marina Militare Italiana. Nella fabbrica hanno preso avvio anche le attività di revisione e manutenzione delle turbine LM600 utilizzate in campo industriale per la generazione di energia elettrica o sulle piattaforme per l'estrazione petrolifera e che si stanno affermando anche nel settore marino, essendo state già montate a bordo di circa 20 unità navali. Tali turbine sono basate sulla stessa architettura delle LM2500 e derivano tecnologicamente dallo stesso motore aereo il CF6 che vola sul Boeing 747. Si prevedono pertanto nel sito nuovi volumi di attività con l'impiego di tecniche più avanzate di pianificazione e gestione delle attività di manutenzione. Sono programmati inoltre nuovi investimenti che si richiameranno in seguito.
- Lo stabilimento locale della **Leonardo Divisione Elicotteri** (ex AgustaWestland) rappresenta tuttora il centro di eccellenza dei montaggi di strutture degli elicotteri prodotti. Nell'ambito del processo di costruzione realizzato nel sito, le operazioni prevalenti riguardano il montaggio strutture delle parti di elicotteri provenienti sia dai reparti interni della stessa fabbrica che da altre consociate, da altri impianti del Gruppo AgustaWestland e da fornitori esterni. Al momento, i montaggi finali delle parti di strutture finite di aeromobili comportano l'ottenimento dei seguenti modelli completi di elicottero e loro segmenti: NH90, AW101, AW149, AW169, AW 189. L'attività si svolge principalmente nel fabbricato 6 che prevede innanzitutto la

produzione di lamierati, profilati e macchinati attraverso lavorazioni meccaniche di asportazione di truciolo, contornatura, pressatura, formatura, aggiustaggio e trattamenti termici per incrementare la durezza. All'interno dello stabilimento sono inoltre realizzati incollaggi del tipo metallo-metallo su pannelli attraverso imbastitura, trattamento in autoclave, finitura, insertatura e, ove necessario secondo programma, applicazione superficiale di *primer*. Vi lavorano 426 unità.

- L'impianto della **Salver-Magnaghi Aeronautica** del Gruppo Invesco sviluppa e produce manufatti in materiale composito avanzato e ibrido composito-metallo che sono successivamente assemblati come componenti strutturali di aeromobili prodotti, fra gli altri, da Leonardo Divisione Elicotteri, Airbus, Boeing, Piaggio, Bombardier, sia per programmi commerciali che militari. Nella fabbrica inoltre si costruisce - a latere del core business costituito da materiali in composito per i flap del Bombardier Cseries - un biposto leggero, lo Sky Arrow, in fibre di carbonio che è progettato dai tecnici di Magnaghi Aeronautica a Napoli e prodotto nel sito pugliese. 307 sono le unità occupate.

Nel 2016 il valore della produzione delle tre industrie maggiori e cioè Avio Aero, Leonardo Divisione Elicotteri e Salver si è attestato a 443 milioni di euro⁷⁹.

B.4.3 Il settore energetico

Brindisi città è il primo **polo energetico** del Paese per capacità di generazione installata pari a 3.966 MW, dei quali:

- 2.640 MW nella Centrale Federico II dell'Enel produzione;
- 1.321 MW nella Centrale Enipower.

Il comparto occupa 1.231 persone fra diretti e indiretti sono suddivisi come indicato di seguito.

Centrale	Addetti diretti	Addetti indiretti
ENEL	450	580
ENIPOWER	107	50
A2A (dismessa)	44	-
Km autostrade x 100 km		

- La **centrale Federico II dell'ENEL** a Cerano con i suoi 2.640 Mw, è la più potente del Paese per capacità installata - dopo la dismissione di quella di Montalto di Castro nel Lazio nella quale erano concentrati 3.600 Mw - ed è, con l'altra di Civitavecchia, il sito di produzione dell'Enel che potrebbe generare tuttora in Italia la maggiore quantità di energia: una funzione di servizio al mercato nazionale, che la centrale di Brindisi continua a svolgere con rilevanti e persistenti ricadute economiche per il territorio locale. Tuttavia da tempo ormai

⁷⁹ Dati di fonte aziendale

l'impianto - al pari di altri alimentati in Italia da combustibili fossili - non produce al massimo delle sue potenzialità, sia per una riduzione dei consumi legata alla prolungata fase recessiva del periodo 2009-2014, e sia soprattutto per il forte incremento ormai strutturale registratosi nel Paese di generazione da fonti rinnovabili. Nel 2015 la produzione è stata di 13 terawatt/ora in diminuzione rispetto agli anni precedenti. Nel 2016 è la generazione di energia elettrica è scesa ancora, attestandosi a 8 terawatt/ora, ma è già stata ulteriormente ridotta nei primi mesi del 2017. Oggi la centrale impiega - insieme alle attività collaterali meno di 1.000 persone, quasi tutte residenti a Brindisi e provincia - 450 delle quali sono dipendenti dell'Enel Produzione, comprese quelle del Centro ricerche che affianca l'impianto. Sono invece circa 400 gli addetti di ditte terze impiegate nel suo perimetro in varie attività di supporto, mentre 180 lavorano in aziende per la logistica del carbone. Ogni anno la ricaduta economica sul territorio è di circa 95 milioni di euro, con intuibili effetti moltiplicativi, mentre l'80% dei lavori per le imprese esterne che concorrono all'esercizio riguarda società impiantistiche locali. Inoltre, fra le attività indotte sono da ricordare gli approdi delle navi carboniere che riforniscono la centrale e che hanno raggiunto, nei periodi di punta del suo esercizio, anche le 100 unità all'anno, creando benefici anche per l'Autorità portuale, con il gettito finanziario relativo allo sbarco del combustibile, scaricato con moderni sistemi di sollevamento più ecosostenibili rispetto ai precedenti, e capaci di abbattere lo spolverio sui moli di attracco delle navi.

A partire dal 2005 e sino alla fine del 2011 l'Enel ha investito 200 milioni di euro in opere mirate:

1. al miglioramento dei sistemi di abbattimento delle polveri da carbone, con modifiche strutturali al lungo nastro trasportatore;
2. alla costruzione del cristallizzatore per eliminare gli scarichi liquidi dei desolficatori;
3. alla già citata sostituzione nel porto dei vecchi scaricatori con nuovi impianti continui più ecosostenibili; 4) alla messa in opera di un sistema di lavaggio dei camion ancora impegnati nel trasporto del combustibile.

Nella centrale, poi, sono stati effettuati investimenti per l'ulteriore riduzione delle emissioni, oggi attestate su valori al di sotto di circa il 50% dei limiti di legge. L'Enel inoltre dal 2012 ha avviato, per completarli poi nel 2016, ulteriori investimenti per 300 milioni per migliorare ancora la sostenibilità e la competitività di un sito che resta strategico per il Paese. Gli interventi hanno riguardato la copertura del carbonile con le costruzioni di due dome in legno lamellare, i riscaldatori d'aria dei gruppi 1 e 4 e i corpi di bassa pressione delle turbine, i circuiti di aria dei fumi per il miglioramento dell'efficienza del sistema ambientale, i filtri a manica e i ventilatori di aria-gas dei gruppi 3 e 4, l'upgrading dei mulini, i ventilatori per aria principale e secondaria. Nel frattempo, si è sperimentato anche l'impianto per la

cattura della CO₂, realizzato nel locale Centro ricerche e che venne inaugurato il 1° marzo del 2011.

- La **centrale di Enipower**, con 107 addetti diretti e 50 indiretti, e una potenza installata di 1.321 Mw, è la più grande fra quelle italiane della controllata dell'Eni e realizzò ulteriori investimenti per 158 milioni di euro fra il 2012 e il 2014. Essa si compone di tre unità entrate in esercizio commerciale fra il 2005 e 2006, mentre sino al 2002 la capacità era di 302 Mw. Le unità 2 e 3 sono interconnesse con il petrolchimico, utilizzando gas residui della Versalis. L'Enipower inoltre ha previsto altri investimenti per migliorare ulteriormente l'ecosostenibilità pari a 86 milioni di euro.
- La **centrale di Edipower** è ormai disattivata e la società di controllo che è la **A2A** ha messo a punto un nuovo investimento sempre nel settore energetico che prevede tra l'altro la realizzazione di un impianto solare termodinamico con l'impiego di innovazioni messe a punto dal Gruppo Magaldi, che la stessa A2A sta sperimentando come primo impianto al mondo nella sua centrale a San Filippo del Mela nel Messinese.
- Nel 2016 le centrali dell'Enel e dell'Enipower hanno generato complessivamente un valore della produzione pari a 850 milioni di euro⁸⁰.

B.4.4 Le dodici aziende leader dei comparti trainanti

Complessivamente, dunque, il valore della produzione delle 12 aziende top player di chimica, aeronautica, energia, alimentare e automotive - Versalis-Eni, LyondellBasell, Jindal, Sanofi, Ipem, Avio-Aero, Leonardo Divisione Elicotteri, Salver, Enel, Enipower, SRB e TI Automotive - è ammontato nel 2016 (cfr. tab.5) a 3,1 miliardi di euro⁸¹.

Riportiamo nella tabella seguente il valore del fatturato/valore della produzione 2016 (milioni di euro) delle 12 più grandi società industriali insediate nell'agglomerato del capoluogo.

Azienda	Numero di addetti
Avio Aero	
Leonardo Divisione Elicotteri	443
Salver	
ENEL	850
ENIPOWER	
Versalis	
LyondellBasell	
Jindal Films	1.543
Ipem	
Sanofi	
Euro SRB (ex Sfir)	270

⁸⁰ Dati di fonte aziendale

⁸¹ Anche tale dato è la somma di singoli addendi forniti dalle varie imprese e presentati in forma aggregata per rispettare il riserbo aziendale.

TI Auto

Fonte: Direzioni aziendali

Il comparto energetico con le 2 grandi centrali in esercizio, avendo generato nel 2016 un valore della produzione di 850 milioni, ha contribuito per circa il 27% a quello totale dei 12 maggiori impianti dell'agglomerato industriale di Brindisi.

Prescindendo, pertanto, da ogni pur doverosa considerazione sul ruolo nazionale del polo energetico brindisino, la tuttora elevata incidenza nel 2016 del valore della sua produzione e degli addetti diretti e indiretti delle due centrali sui totali dell'una e degli altri dei 12 top player del territorio, rende improponibile ogni ipotesi di ridimensionamento del sistema di generazione elettrica dell'area senza l'adeguato incremento della produzione da fonte rinnovabile.

Il capoluogo inoltre - accanto a industrie chimiche, aeronautiche ed energetiche - ospita numerose aziende meccaniche, edili e di servizi industriali di supporto alle imprese maggiori con una gamma di interventi manutentivi ordinari e straordinari, produzioni e lavorazioni di pezzi specifici, pulizie industriali e servizi vari.

Molte di esse - impegnate ormai da anni in subforniture per industrie con impianti di processo (come quelli chimici e le centrali), o con produzioni a tecnologia avanzata (come le aeronautiche) e che sono tutti competitor di livello internazionale - manifestano capacità realizzative grazie a qualificate professionalità del loro personale, e lavorano con parchi macchine avanzati e certificazioni di qualità, con cui soddisfano una grande committenza che, dovendo incorporare nei suoi prodotti finali beni e servizi di supply chain specializzate, filtra con rigorose procedure di qualificazione i subfornitori, e manda a gara larga parte delle sue commesse, sottoponendo così il microcosmo delle aziende locali che vi partecipa a crescenti stress competitivi su prezzi e qualità delle prestazioni.

Fra le aziende meccaniche ed edili locali emergono Leucci Costruzioni, Alfer, B.G.M, Bersud, CM Engineering, Advanced Control Systems, Co.l.mec, E-Tecno, Epi, Falcon Service, Iba-Centro Meridionale, Impes Service, Leucci Group, Muccio, Revisud, Sartori Sud, Scandiuizzi, Special Inox, TS Impianti, Tecnogal Service, per un totale di circa 1.000 addetti diretti, a tempo indeterminato e interinali.

B.4 Polo di Lecce

Spicca nel comparto **metalmecanico** lo stabilimento - insediato nell'agglomerato Lecce-Surbo gestito dal Consorzio ASI - della CNH Industrial con quasi 600 occupati diretti e 500 nelle attività indotte che costruisce macchine movimento terra, esportate su diversi mercati.

Altre rilevanti industrie metalmecaniche locali insediate sempre fra Lecce e Surbo e in altri centri della provincia come Maglie e Galatina sono:

- Lasim - 365 addetti, attiva nell'indotto auto che fornisce pezzi anche per le produzioni della FCA a Melfi;
- Cog (radiatori per auto);

- Alcar (componentistica per il movimento terra) con 290 occupati e un altro impianto nel Torinese;
- Fonderie de Riccardis;
- gruppo TO.MA (estrusi in alluminio, con annessa fonderia e impianti di verniciatura),
- Ecomet che tratta rottami di ferro in grandi volumi;
- Giannuzzi (equipaggiamenti per aerei);
- Officine Ricciato (allestimento veicoli);
- Rossi (ex S.ME.I) (meccanica di precisione);
- Zicongam (rivestimenti);
- D.F.V. (verniciatura di alluminio)

ed altre di minori dimensioni.

Alcune di queste imprese (Cog, Lasim, De Riccardis, Giannuzzi, S.ME.I., Ecomet) hanno investito negli ultimi anni (godendo in taluni casi di incentivi della Regione a valere sui fondi UE) e oggi possono affrontare le nuove sfide sui rispettivi mercati con ottime chance di vincerle.

Nel Salento opera anche la Nardò Technical Center, che possiede e gestisce nell'omonima città un sistema di piste di collaudo fra i più avanzati in Europa e dal 2012 controllata dalla Porsche Engineering.

Nell'**agroalimentare**, fra poco più di 20 rinomate case vinicole, sono divenuti leader anche sui mercati esteri i marchi Leone de Castris, Conti Zecca, Cantele, mentre in altre branche del settore si segnalano, fra le imprese di piccole e medie dimensioni:

- IN.T.E.RFrutta;
- il salumificio Scarlino,
- la già ricordata Jentu,
- lo storico pastificio Cavalieri a Maglie,
- la Quarta caffè e la Valentino caffè a Lecce,
- l'Oleificio Cazzetta,
- l'Aia vecchia,
- il Molino del Salento,
- il Caseificio Foscarini di Maglie,

Molto diffuso inoltre è un artigianato conserviero di qualità che tratta partite di ortaggi prodotti dall'agricoltura del territorio.

Nel settore **estrattivo**, nell'area di Cursi si estrae la rinomata 'pietra leccese', lavorata ed esportata da aziende fra le quali emerge la Pi.Mar.

Nel **legno-mobilio** sono ormai diffuse da anni costruzioni di arredi domestici e mobili da cucina come alla Inden, fra le maggiori nel settore in Puglia.

Nel **farmaceutico** emergono la Lachifarma a Zollino e la Pr Chimica, la prima, produttrice fra gli altri di farmaci antimalarici, esportati nei Paesi colpiti dal morbo, e la seconda di antiossidanti naturali senza sostanze chimiche.

Nel Salento un sistema produttivo diversificato con importanti presenze nei settori metalmeccanico, agroalimentare e del TAC

Nella lavorazione di fibre poliestere si segnala la Softex a Galatone. Nel settore dell'informazione della carta stampata è radicato da anni nelle tre province del Salento Il Nuovo Quotidiano di Puglia del Gruppo Caltagirone, mentre fra le televisioni locali si è affermato ormai da tempo il Gruppo Telerama.

Nel comparto **cementiero** spicca il grande stabilimento della Colacem a Galatina, fra i maggiori produttori in Italia, controllato dall'omonima società umbra, divenuta ormai una multinazionale che nel 2014 ha fatturato come Gruppo oltre 230 milioni, occupando 1.000 addetti in tutti i suoi siti in Italia e all'estero.

Nella **cartotecnica** produce da anni l'imponente scatolificio della Imballaggi Lubelli di Galatone, mentre nell'ICT operano fra le altre imprese i grandi call center della multinazionale svedese Transcom, quello del Gruppo Call & Call a Casarano e la Comdata, quest'ultima con oltre 1.000 addetti a Lecce.

Nell'**edilizia** emergono tuttora la Igeco e la Leadri attive soprattutto nell'edilizia pubblica.

Nel vasto settore dei lavori ferroviari si segnalano ormai da anni per interventi eseguiti in diverse regioni italiane la Armafer del Dr. Michele Morelli e la Fersalento.

Nella costruzione di solai prefabbricati e altri materiali per l'edilizia emergono la ITO fra Cutrofiano e Corigliano e la I.Prec, entrambe dell'imprenditore Livio Nisi.

Una menzione particolare poi meritano le numerose start-up e gli spin-off generati dall'Ateneo di Lecce che sotto questo profilo si segnala fra i più fecondi e qualificati del Mezzogiorno.

Si consideri poi il **tessile-abbigliamento-calzaturiero** che sino ai primi anni Duemila era ancora il primo comparto manifatturiero nel Salento per numero di addetti e volume di esportazioni, ma che nell'ultimo decennio ha subito soprattutto nei calzaturifici maggiori, ovvero Filanto e Nuova Adelchi, drastiche ristrutturazioni estese alle piccole imprese del loro indotto che ne hanno causato la scomparsa con dolorose e massicce perdite di occupazione.

La produzione calzaturiera continua tuttora con successo presso la Leo Shoes, la Iris Sud - controllata ormai dai Giapponesi della Onward Kashiwaya che opera in Europa come Onward Luxury Group - e la Elata, antica industria calzaturiera salentina fondata nel 1924, mentre 'contoterzismo' di qualità si realizza per i marchi di Della Valle e Ferragamo da laboratori calzaturieri di Presicce e Casarano.

Filati si producono alla Canepa di Melpignano, berretti alla Borsalino di Maglie e maglierie di qualità alle Industrie tessili Barbetta di Nardò.

Sono peraltro ancora molto diffusi in diversi comuni salentini laboratori di produzione per conto terzi di biancheria intima, capi di abbigliamento femminile, e altri indumenti per grandi marchi nazionali che hanno saputo selezionare i loro fornitori, individuando proprio in questo territorio una consolidata esperienza soprattutto di lavoro femminile.

Si segnala poi nella produzione del relativo articolo la Nobel materassi di Galatone. Nel Salento infine, sia pure in misura diversificata nelle sue diverse

aree, è diffuso e ha resistito in buona misura alla crisi degli ultimi anni un tessuto di imprese artigiane di produzione e di servizi, dal settore artistico a quello agroalimentare, che costituisce tuttora una risorsa preziosa per l'economia territoriale.

Questo apparato industriale e manifatturiero, se da un lato fra il 2009 e il 2013 è stato duramente investito dalla recessione, dall'altro in molte delle sue aziende ha saputo reagire con innovazioni di processi e prodotti, ricapitalizzazioni, ampliamenti di capacità e più aggressive politiche di marketing che hanno salvato e rilanciato le imprese più dinamiche e qualificate, conservando così al territorio salentino una consistente base produttiva con la sua occupazione.

B.4.1 L'agglomerato industriale di Lecce-Surbo

Nell'agglomerato si localizzano alcune delle più importanti aziende della provincia, tra cui: CNH Industrial, Lasim, Cog, Alcam, Rossi, Quarta Caffè, Valentino Caffè, Transom.

B.4.2 L'agglomerato industriale di Galatina-Soletto

L'area di Galatina-Soletto si segnala per la presenza della grande Cementeria del Gruppo Colacem – uno dei maggiori in Italia alle spalle di Italcementi, Buzzi Unicem e Cementir – e di numerose PMI e aziende artigiane nei settori alimentari (Novelli, Oleificio Santo Stefano, Il Buongustaio); del tessile-abbigliamento (Tex Service, T.I.Confezioni, DI Tundo, Primiceri Spose, Officina Tessile, Oceans, Regi Manifatture D'Abbigliamento, Lu.do.di, Latino Maria Grazia), della meccanica (Zincogam, Giurgola, Crc, K.p. Elettronica, Donadei, Metallinfissi), del legno-mobilito (Kubico, Artema arredamenti, Sunwood, Passioni D'arredo, Mobil Art), dei materiali per l'edilizia (Pietro De Pascalis, Il Capitello, D.m. Design,) , della chimica (Pierre), dell'editoria (Congedo Graziano), dei call center (Call marketing).

B.4.3 L'agglomerato industriale di Nardò-Galatone

L'agglomerato industriale Nardò-Galatone è posto a ovest della penisola Salentina ed è servito dalla Superstrada Gallipoli-Lecce SS.101. Da esso è possibile raggiungere il porto e l'aeroporto di Brindisi attraverso la Superstrada Gallipoli-Lecce SS.101 raccordata con la Superstrada Lecce-Brindisi, la SS 101 funge da collegamento con la Agglomerato industriale di Gallipoli, con la città e con il porto di Gallipoli, collegato direttamente da comode rampe di accesso ed è servito da un collegamento ferroviario.

L'agglomerato è completo di infrastrutture primarie: acquedotto potabile e industriale, fognatura nera, tecnologica e bianca, impianto di depurazione di acque industriali e civili, impianto di pubblica illuminazione, impianto di videosorveglianza, rete viaria completa al 60%.

L'agglomerato in oggetto ha una superficie complessiva pari ad Ha 151 nei quali sono insediate un numero di 67 ditte, che occupano 75 lotti per un complessivo di Ha 106, allo stato risultano circa numero 5 capannoni vuoti e restano, pertanto, disponibili circa Ha 45.

Nell'agglomerato intercomunale si segnalano Pmi nel settore agroalimentare (Mondialcarni, Calosm, Fg Food, Giaffreda Antonio, DF Ristoservice), nel

tessile-abbigliamento (Luciano Barbetta, Maglificio Pedone, Sud maglia, Lubello, Confezioni salentine, Le Style, Sambati, Giovanna Cavalera, Officine della Moda), della cartotecnica (Lubelli, Igiemme Industria Cartoplastotecnica, Cala), della meccanica (Nuova Fise, Paltek, Falco, Bonsegna, Tecno Metal, Affiltecnica Salentina, Tmi aspirazione impianti, Keyteam), del legno (Copertininfissi, Russo Infissi), delle materie plastiche (Gima, Tecno Bebè, Carafa, Teknofoam, Softex), dei materiali per l'edilizia (Primiceri manufatti).

C. L'IRAP e la IUC: quadro normativo e spazi di operabilità

C.1 L'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP)

L'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP), istituita nel nostro ordinamento con decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446⁸², si applica al valore della produzione netta⁸³ - ossia alla differenza tra valore e costo della produzione - derivante dall'attività esercitata sul territorio regionale⁸⁴.

Presupposto

Malgrado sia un'imposta di competenza statale, soggetti attivi del tributo sono le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano: essa è, dunque, dovuta alla Regione nel cui territorio il valore della produzione netta è realizzato.

La legge statale, peraltro, attribuisce a ciascuna di esse la facoltà di disciplinare, entro limiti ben definiti, il tributo; in base all'art. 1, comma 43, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, l'IRAP ha assunto la natura di **“tributo proprio della Regione”** e, a seguito del **cd. federalismo fiscale**, quella di **“tributo regionale proprio derivato”**.

“Tributo regionale proprio derivato”

L'art. 5 del d.lgs. 6 maggio 2011, n. 68 – in attuazione della legge delega 5 maggio 2009, n. 42 – ha, in effetti, riconosciuto alle Regioni ampie facoltà in materia di IRAP: a decorrere dal 2013, esse possono “con propria legge, ridurre le aliquote dell'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP) fino ad azzerarle e disporre deduzioni dalla base imponibile, nel rispetto della normativa dell'Unione europea e degli orientamenti giurisprudenziali della Corte di giustizia dell'Unione europea. Resta in ogni caso fermo il potere di variazione dell'aliquota di cui all'articolo 16, comma 3, del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446”⁸⁵; allo stesso modo, non potrà “essere disposta la riduzione dell'IRAP se la maggiorazione di cui all'articolo 6, comma 1, è superiore a 0,5 punti percentuali”⁸⁶; sulla collegata addizionale regionale all'IRPEF, l'art. 6.3 del d.lgs. 68/2011 dispone, inoltre, quanto segue: “resta fermo il limite di 0,5 punti percentuali, se la regione abbia disposto la riduzione dell'IRAP”.

Il d.lgs. 68/2011: spazi di operabilità

⁸² Nonostante la disciplina IRAP abbia subito nel corso del tempo diversi interventi, il d.lgs. n. 446 del 1997 (artt. da 1 a 45), ancora oggi, definisce gli elementi strutturali del tributo – dalla base imponibile, ai soggetti passivi, alla determinazione delle aliquote – e circoscrive gli spazi di operabilità del legislatore regionale.

⁸³ Colpisce, in termini generali, il reddito prodotto al lordo dei costi per il personale e degli oneri e dei proventi di natura finanziaria.

⁸⁴ È l'unica imposta a carico delle imprese che è proporzionale al fatturato e non applicata all'utile di esercizio. Il suo gettito finanzia il 40% (circa) della spesa sanitaria italiana.

⁸⁵ Art. 5.1 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68.

⁸⁶ Art. 5.3 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68.

Focus: l'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP)

IMPOSTA REGIONALE SULLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE (IRAP)	
Soggetti passivi ⁸⁷	
1. Persone fisiche, società, enti che esercitano attività commerciali;	
2. Persone fisiche, società semplici e quelle ad esse equiparate esercenti attività di lavoro autonomo;	
3. Produttori agricoli;	
4. Enti privati non commerciali;	
5. Enti e le Amministrazioni pubbliche;	
6. Soggetti che non abbiano sede principale in una specifica Regione (es. Puglia) ma che, mediante stabile organizzazione nel territorio della stessa, svolgono un'attività soggetta ad IRAP per un periodo di tempo non inferiore a 3 mesi;	
7. Soggetti che si trovino in regime di liquidazione volontaria oppure sottoposti a procedura fallimentare (fallimento e liquidazione coatta amministrativa) con esercizio provvisorio.	
Aliquote	
Ordinaria	3,9%
Soggetti di cui all'art. 5 d.lgs. 446/97 che esercitano attività di imprese concessionarie diverse da quelle di costruzione e gestione di autostrade e trafori	4,20%
Banche e società finanziarie	4,65%
Imprese di assicurazione	5,90%
Esercenti attività agricola e cooperative della piccola pesca	1,90%
Amministrazioni ed enti pubblici	8,5%

C.1.1 L'esenzione IRAP nelle ZES pugliesi: conformità

L'esenzione IRAP a favore delle imprese localizzate nella ZES (cap.7.4.1) risulta **conforme** al dettato normativo di riferimento (art. 5, comma 1, decreto-legislativo 68/2011) che prevede in materia di IRAP la facoltà per ciascuna Regione, a decorrere dall'anno 2013, di disporre con propria legge sia la riduzione delle aliquote di imposta – fino al loro azzeramento – sia deduzioni della base imponibile nel rispetto della normativa e della giurisprudenza europea.

**Conformità
rispetto al
dettato
normativo**

Vanno, altresì evidenziati i **vincoli** che il legislatore nazionale ha posto in materia di IRAP:

Vincoli legislativi

- **art. 5, comma 3, del decreto-legislativo 68/2011:** "Non può essere disposta la riduzione dell'IRAP se la maggiorazione di cui all'art. 6, comma 1 – che è quella relativa all'addizionale regionale all'IRPEF – è superiore a 0,5 punti percentuali";

⁸⁷ Rif. normativi: artt. 3, 14 e 19 del d.lgs 446/1997.

- **art. 6, comma 3, del decreto-legislativo 68/2011:** "Resta fermo il limite della maggiorazione di 0,5 punti percentuali, se la regione abbia disposto la riduzione dell'IRAP".

Con queste due norme "catenaccio" il Legislatore ha voluto, in sostanza, vincolare vicendevolmente la riduzione dell'IRAP con la maggiorazione dell'addizionale regionale all'IRPEF.

Con specifico riferimento alla previsione di esenzione dell'IRAP a favore delle imprese insediate e insediande nella ZES si evidenzia che rispetto al **primo vincolo** posto dal citato articolo 5, comma 3, **nulla osta alla introduzione dell'esenzione stessa**, in quanto le maggiorazioni praticate dalla Regione Puglia sull'addizionale regionale all'IRPEF, partendo dall'aliquota base di 1,23 non sono superiori a 0,5 punti percentuali; di seguito la tabella riportante le aliquote e le maggiorazioni applicate nella Regione Puglia.

**Primo vincolo:
esito**

Focus: l'addizionale regionale all'IRPEF nella Regione Puglia

Scaglioni di reddito	Aliquota per scaglione	Maggiorazione applicata
fino a 15.000,00	1,33	+0,10
da 15.001,00 a 28.000,00	1,43	+0,20
da 28.001,00 a 55.000,00	1,71	+0,48
da 55.001,00 a 75.000,00	1,72	+0,49
oltre 75.000,00	1,73	+0,50

Per quanto riguarda, invece, il **secondo vincolo** posto dall'art. 6, comma 3, si evidenzia - di contro - che questo **ha impatto su eventuali manovre che la Regione intendesse in futuro adottare sull'addizionale regionale all'IRPEF**, in quanto laddove si disponesse l'esenzione IRAP così come prevista, l'eventuale maggiorazione dell'addizionale, per tutta la vigenza dell'esenzione stessa, dovrà necessariamente arrestarsi a 0,5 punti percentuali su ogni scaglione di reddito.

**Secondo vincolo:
esito**

Per quanto illustrato, **l'adozione** da parte della Regione dell'esenzione IRAP **limiterebbe**, per i periodi di imposta 2019 – 2024, **la manovrabilità reale dell'addizionale regionale all'IRPEF** tenuto conto che sugli ultimi tre scaglioni di reddito è stata già completamente saturata la maggiorazione massima che in quella circostanza (approvazione dell'esenzione IRAP per le ZES) resterà disponibile.

Criticità

Si evidenzia, inoltre, quanto segue:

- a) per le imprese già insediate va quantificato il minor gettito e stimato quello per quelle di nuovo insediamento;
- b) per dar seguito alla manovra, ai sensi del già citato d.lgs. 68/2011, si rende comunque necessaria **l'emanazione di una legge regionale**.
- c) previa verifica dei requisiti di legalità e liceità dell'impresa e del relativo investimento, l'agevolazione verrà concessa dalla Regione, a patto che la stessa impresa:

Adempimenti

- risulti in possesso di adeguate **certificazioni ambientali**, ove necessario;
 - risulti in regola con il DURC;
 - disponga dei requisiti necessari per accedervi (cap. 7.4.1).
- d) la manovra fiscale:
- sarà oggetto di **ulteriore valutazione** (ed eventuale modifica) ad opera dei responsabili degli uffici tecnici competenti previa sottoscrizione di un apposito atto, all'uopo individuato, tra Struttura di Progetto e Comitato di indirizzo che regoli i reciproci impegni, nel rispetto degli obblighi d'informazione e leale collaborazione;
 - terrà conto delle esigenze di bilancio e di spesa regionale così come del parere della Struttura di Progetto (cap. 6.4.1).

Fatte le dovute precisazioni, si ritiene auspicabile un'eventuale deroga al vincolo derivante dalle norme indicate, giustificabile dalla circostanza che il regime delle ZES possa essere qualificato come "speciale".

C.1.2 Il rimborso IRAP per le start-up innovative pugliesi

È al momento in fase di studio e verifica di compatibilità con il bilancio regionale.

C.2 L'imposta unica comunale (IUC)

Il comma 639 dell'art. 1 della legge n. 147 del 2013 introduce, a partire dall'anno 2014, **l'imposta unica comunale (IUC)**.

Presupposto dell'imposta è il **possesso di beni immobili** collegato:

Presupposto

1. alla natura e valore degli stessi;
2. all'erogazione e alla fruizione dei servizi comunali.

L'imposta si articola in:

Articolazione

1. **Imposta municipale propria (IMU)**, dovuta dal possessore di immobili;
2. **Tributo per i servizi indivisibili (TASI)** a carico sia del possessore che dell'utilizzatore dell'immobile;
3. **Tassa sui rifiuti (TARI)**, destinata a finanziare i costi del servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti, a carico dell'utilizzatore.

C.2.1 L'imposta municipale unica (IMU) e la tassa sui servizi indivisibili (TASI)

L'imposta municipale unica (IMU) è stata istituita con decreto-legge 201/2011; oggetto di diverse revisioni normative nel corso del tempo, dal 2014 è stata integrata nell'imposta unica comunale (IUC), istituita da legge 27 dicembre 2013, n. 147.

**L'imposta
municipale unica
(IMU)**

A partire dal 2012, ha sostituito l'imposta comunale sugli immobili (ICI) e, per la sola componente immobiliare, l'IRPEF e le relative addizionali regionali e comunali⁸⁸.

L'imposta si calcola applicando alla base imponibile – inteso come “valore dell'immobile”⁸⁹ – l'aliquota fissata per la singola fattispecie.

Focus: l'imposta municipale unica (IMU)

IMPOSTA MUNICIPALE UNICA (IMU)	
Presupposto	
Possesso di fabbricati ⁹⁰ , aree fabbricabili e terreni agricoli	
Soggetti passivi	
<ol style="list-style-type: none"> 1. proprietario di fabbricati, aree fabbricabili e terreni; 2. titolare del diritto reale di usufrutto, uso, abitazione, enfiteusi, superficie sugli stessi; 3. coniuge assegnatario della casa coniugale a seguito di separazione legale, annullamento, scioglimento o cessazione degli effetti civili del matrimonio; 4. concessionario nel caso di concessione di aree demaniali; 5. locatario per gli immobili, anche da costruire o in corso di costruzione, concessi in locazione finanziaria. 	
Aliquote	
Immobili diversi dall'abitazione principale	7,6‰ ⁹¹
Abitazioni principali non esenti (categorie catastali A/1, A/8 e A/9)	4‰ ⁹²

La tassa sui servizi indivisibili (TASI) è stata introdotta, a decorrere dal 2014, dalla legge di stabilità 147/2013.

Il calcolo dell'imposta avviene applicando alla base imponibile prevista per l'IMU, l'aliquota stabilita dal comune per la singola fattispecie.

**La tassa sui
servizi indivisibili
(TASI)**

⁸⁸ Dovute in riferimento ai redditi fondiari concernenti gli immobili non locati; fa eccezione il reddito per immobili ad uso abitativo non locati e situati nel medesimo comune nel quale si trova l'immobile adibito ad abitazione principale (sono assoggettati ad IMU e concorrono alla formazione della base imponibile dell'IRPEF e delle relative addizionali).

⁸⁹ Determinato nei modi previsti dalla legge.

⁹⁰ I comuni possono aumentarla o diminuirla di 3‰: l'aliquota, dunque, potrà essere ricompresa tra 4,6‰ (aliquota minima) e 10,6‰ (aliquota massima), tranne che per alcune fattispecie (immobili non produttivi di reddito fondiario, immobili posseduti dai soggetti passivi dell'IRPEF, immobili locati) per le quali la diminuzione può attestarsi al 4‰. Dal 2014, inoltre, non è dovuta per i fabbricati costruiti e destinati dall'impresa costruttrice alla vendita (c.d. *beni merce*) fintanto che permanga tale destinazione e non siano in ogni caso locati e per i fabbricati rurali ad uso strumentale.

⁹¹ I comuni hanno facoltà di aumentarla o diminuirla di 3‰ (da un minimo di 4,6‰ ad un massimo di 10,6‰), salvo che per alcune fattispecie (immobili non produttivi di reddito fondiario, immobili posseduti dai soggetti passivi dell'IRPEF e immobili locati): in tal caso l'aliquota può essere diminuita fino al 4‰.

⁹² I comuni possono aumentarla o diminuirla di 2‰ (da un minimo di 2‰ ad un massimo di 6‰). La legge, inoltre, prevede una detrazione di euro 200 (elevabile, dagli stessi comuni, fino a concorrenza dell'imposta dovuta).

Focus: la tassa sui servizi indivisibili (TASI)

TASSA SUI SERVIZI INDIVISIBILI (TASI)	
Presupposto	
Possesso o detenzione (a qualsiasi titolo) di fabbricati ⁹³ ed aree edificabili.	
Soggetti passivi	
Titolare del diritto reale ⁹⁴	
Aliquote	
Ordinaria	1% ⁹⁵

Nella determinazione delle aliquote della TASI i comuni incontrano il **limite massimo** secondo cui la somma delle aliquote della TASI e dell'IMU per ciascuna tipologia di immobile non deve essere superiore all'aliquota massima consentita dalla legge statale per l'IMU al 31 dicembre 2013, vale a dire il **6‰** per l'abitazione principale classificata nelle categorie catastali A/1, A/8 e A/9 e il **10,6‰** per gli altri immobili⁹⁶.

Il limite massimo

⁹³ Ad eccezione dell'abitazione principale diversa da quella classificata nelle categorie catastali A/1, A/8 e A/9); sono esclusi, invece, i terreni agricoli.

⁹⁴ Se l'immobile è occupato da un soggetto diverso, anche l'occupante è soggetto passivo (nella misura, stabilita dal comune, compresa tra il 10% e il 30% dell'imposta complessivamente dovuta; la restante parte, è a carico del titolare del diritto reale). In caso di mancata previsione della percentuale di ripartizione dell'imposta tra i due soggetti, la TASI è dovuta dal titolare del diritto reale nella misura del 90% e dall'occupante nella misura del 10%. Nelle ipotesi di assimilazione all'abitazione principale l'obbligo di versamento della TASI ricade, invece, interamente sul titolare del diritto reale e non sull'occupante.

⁹⁵ I comuni possono ridurla fino all'azzeramento.

⁹⁶ Vi sono due fattispecie per le quali sono previsti limiti massimi specifici:

- per i fabbricati rurali strumentali: l'aliquota della TASI non deve in nessun caso superiore all'1‰;
- per i fabbricati costruiti e destinati dall'impresa costruttrice alla vendita (fintanto che permanga tale destinazione e non siano in ogni caso locati): l'aliquota non può eccedere il 2,5‰.

Focus: il legame tra IMU e TASI⁹⁷

fattispecie	norma di riferimento	IMU			TASI			
		aliquota legge	aliquota min	aliquota max	norma di riferimento	aliquota legge	aliquota min	aliquota max
abitazione principale di categoria catastale A/2, A/3, A/4, A/5, A/6, A/7	art. 13, comma 2, D.L. n. 201/2011	esente			art. 1, commi 639 e 669, legge n. 147/2013	esente		
abitazione principale di categoria catastale A/1, A/8 e A/9	art. 13, comma 7, D.L. n. 201/2011	4‰	2‰	6‰	art. 1, commi 676 e 677, legge n. 147/2013	1‰	0	somma IMU+TASI: max 6‰ (6,8‰ in caso di utilizzo della maggiorazione dello 0,8‰)
altri fabbricati	art. 13, comma 6, D.L. n. 201/2011	7,6‰	4,6‰	10,6‰	art. 1, commi 676 e 677, legge n. 147/2013	1‰	0	somma IMU+TASI: max 10,6‰ (11,4‰ in caso di utilizzo della maggiorazione dello 0,8‰)
fabbricati di categoria D	art. 1, comma 380, lett. f) e g), legge n. 228/2012	7,6‰, riservata allo Stato	7,6‰, riservata allo Stato	10,6‰, di cui 7,6‰ riservata allo Stato	art. 1, commi 676 e 677, legge n. 147/2013	1‰	0	somma IMU+TASI: max 10,6‰ (11,4‰ in caso di utilizzo della maggiorazione dello 0,8‰)
fabbricati costruiti e destinati dall'impresa costruttrice alla vendita, fintanto che permanga tale destinazione e non siano in ogni caso locati (fabbricati merce)	art. 13, comma 9-bis, D.L. n. 201/2011	esenti			art. 1, comma 678, legge n. 147/2013	1‰	0	2,5‰ (3,3‰ in caso di utilizzo della maggiorazione dello 0,8‰)
fabbricati rurali strumentali	art. 1, comma 708, legge n. 147/2013	esenti			art. 1, comma 678, legge n. 147/2013	1‰	0	1‰
aree fabbricabili	art. 13, comma 6, D.L. n. 201/2011	7,6‰	4,6‰	10,6‰	art. 1, commi 676 e 677, legge n. 147/2013	1‰	0	somma IMU+TASI: max 10,6‰ (11,4‰ in caso di utilizzo della maggiorazione dello 0,8‰)
terreni agricoli	art. 13, comma 6, D.L. n. 201/2011	7,6‰	4,6‰	10,6‰	art. 1, commi 639 e 669, legge n. 147/2013	esclusi		
	art. 1, comma 13, legge n. 208/2015	esenti in questi casi: • terreni agricoli ubicati nei comuni compresi nell'elenco di cui alla circolare Ministero delle finanze n. 9 del 14/6/1993 • terreni agricoli posseduti e condotti da coltivatori diretti e imprenditori agricoli professionali ex art. 1 del D. Lgs. n. 99/2004, iscritti nella previdenza agricola • terreni agricoli ubicati nei comuni delle isole minori di cui all'art. 448 della legge n. 448 del 2001 • terreni agricoli a immutabile destinazione agrosilvo-pastorale a proprietà collettiva indivisibile e inusucapibile						
immobili non produttivi di reddito fondiario, immobili posseduti dai soggetti passivi dell'IRPEF, immobili locati	art. 13, comma 9, D.L. n. 201/2011	7,6‰	4‰	10,6‰	art. 1, commi 676 e 677, legge n. 147/2013	1‰	0	somma IMU+TASI: max 10,6‰ (11,4‰ in caso di utilizzo della maggiorazione dello 0,8‰)

C.2.1.1 Le agevolazioni IMU e TASI nelle ZES pugliesi: conformità

Le agevolazioni IMU e TASI previste a favore delle imprese localizzate nella ZES (cap.7.4.1) risulta **conforme** rispetto alle facoltà attribuite dalla legge:

- **art. 52 del decreto legislativo n. 446 del 1997** – rubricato *Potestà regolamentare generale delle province e dei comuni* – prevede che i Comuni possano “disciplinare con regolamento le proprie entrate, anche tributarie, salvo per quanto attiene alla individuazione e definizione delle fattispecie imponibili, dei soggetti passivi e della aliquota massima dei singoli tributi, nel rispetto delle esigenze di semplificazione degli adempimenti dei contribuenti (omiss)”.
- **IMU:** ai sensi dell'art. 1 comma 380 lett. f) e g) della legge 228/2012: f) “è riservato allo Stato il gettito dell'imposta municipale propria di cui all'articolo 13 del citato decreto-legge n. 201 del 2011, derivante dagli immobili ad uso produttivo classificati nel

**Conformità
rispetto al
dettato
normativo**

⁹⁷ Fonte: www.finanze.it

- gruppo catastale D, calcolato ad aliquota *standard* dello 0,76 per cento, prevista dal comma 6, primo periodo, del citato articolo 13;
- g) i comuni possono aumentare sino a 0,3 punti percentuali l'aliquota *standard* dello 0,76 per cento, prevista dal comma 6, primo periodo del citato articolo 13 del decreto-legge n. 201 del 2011 per gli immobili ad uso produttivo classificati nel gruppo catastale D”.

Ed ancora, ai sensi dell’art. 13, comma 6, del decreto-legge 201/2011: “l'aliquota di base dell'imposta è pari allo 0,76 per cento. I comuni con deliberazione del consiglio comunale, adottata ai sensi dell'articolo 52 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, possono modificare, in aumento o in diminuzione, l'aliquota di base sino a 0,3 punti percentuali”.

- **TASI:** ai sensi dell’art. 1 commi 676 e 677 della legge 147/2013:
 - “l'aliquota di base della TASI è pari all'1 per mille. Il comune, con deliberazione del consiglio comunale, adottata ai sensi dell'articolo 52 del decreto legislativo n. 446 del 1997, può ridurre l'aliquota fino all'azzeramento”.
 - “il comune, con la medesima deliberazione di cui al comma 676, può determinare l'aliquota rispettando in ogni caso il vincolo in base al quale la somma delle aliquote della TASI e dell'IMU per ciascuna tipologia di immobile non sia superiore all'aliquota massima consentita dalla legge statale per l'IMU al 31 dicembre 2013, fissata al 10,6 per mille e ad altre minori aliquote, in relazione alle diverse tipologie di immobile”.

Si evidenzia, inoltre, quanto segue:

Adempimenti

- a) per le imprese già insediate va quantificato il minor gettito e stimato quello per quelle di nuovo insediamento;
- b) per dar seguito alla manovra, si rende comunque necessaria **la modifica dei rispettivi regolamenti comunali;**
- c) previa verifica dei requisiti di legalità e liceità dell’impresa e del relativo investimento, l’agevolazione verrà concessa dal Comune, a patto che la stessa impresa:
 - risulti in possesso di adeguate **certificazioni ambientali**, ove necessario;
 - risulti in regola con il DURC;
 - disponga dei requisiti necessari per accedervi (cap. 7.4.1).
- d) la manovra fiscale:
 - sarà oggetto di **ulteriore valutazione** (ed eventuale modifica) ad opera dei responsabili degli uffici tecnici competenti, **previa sottoscrizione di un apposito atto, all’uopo individuato**, tra i Comuni – le cui aree sono ricadenti nel perimetro della ZES – la Struttura di Progetto e il Comitato di indirizzo che regoli i reciproci impegni nel rispetto degli obblighi d’informazione e leale collaborazione;

- terrà conto delle esigenze di bilancio e di spesa di ciascun Comune così come del principio di “uniformità ZES⁹⁸”.

C.2.2 La tassa sui rifiuti (TARI)

La tassa sui rifiuti (TARI) è il tributo destinato a finanziare i costi relativi al servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti; introdotta dalla legge di stabilità 2014 – legge n. 147 del 2013 – per sostituire la TARES (in vigore per il solo 2013), al pari dell’IMU e della TASI, fa parte della IUC.

Le tariffe della TARI devono assicurare, in ogni caso, la **copertura del servizio**; ciò nonostante, al comune viene concessa, nei limiti della potestà regolamentare concessa, **la facoltà di introdurre agevolazioni ed esenzioni**.

Focus: la tassa sui rifiuti (TARI)

TASSA SUI RIFIUTI (TARI)
Presupposto
Possesso o detenzione (a qualsiasi titolo) di locali o di aree ⁹⁹ scoperte operative suscettibili di produrre rifiuti urbani.
Soggetti passivi
Soggetto utilizzatore (possessore o detentore ¹⁰⁰).
Tariffa
Metodologie di calcolo (alternative): <ol style="list-style-type: none"> Calcolata in relazione all’anno solare, con criteri determinati secondo “metodo normalizzato”¹⁰¹ Ripartizione dei costi, in relazione a: <ul style="list-style-type: none"> - quantità e qualità medie ordinarie di rifiuti prodotti per unità di superficie; - usi e tipologia delle attività svolte; - costo del servizio sui rifiuti.

La tassa sui rifiuti (TARI)

La copertura del servizio e le facoltà lasciate ai Comuni

C.2.2.1 La TARI etica nelle ZES pugliesi: analisi

La **TARI etica** prevista a favore delle imprese localizzate nelle ZES pugliesi risulta **conforme** rispetto:

1. alla potestà regolamentare generale riconosciuta ai Comuni¹⁰²;
2. alla possibilità accordata agli stessi di introdurre, tramite proprio

Conformità rispetto al dettato normativo

⁹⁸ Il principio di “uniformità ZES” viene individuato come criterio principe per la definizione di incentivi che non creino meccanismi di sperequazione tra aree ZES: in buona sostanza, affinché le agevolazioni possano produrre gli effetti sperati, è necessario che il sistema di defiscalizzazione venga reso omogeneo nella ZES stessa.

⁹⁹ Sono escluse dalla TARI le aree:

- scoperte pertinentziali o accessorie a locali tassabili;
- comuni condominiali (art. 1117 c.c.) che non siano detenute o occupate in via esclusiva.

¹⁰⁰ In caso di detenzione dell’immobile non superiore ai sei mesi, la tassa non resta in capo – in via esclusiva – al possessore (proprietario o titolare di usufrutto, uso, abitazione o superficie); in caso di pluralità di utilizzatori, l’obbligazione è da considerarsi unica e solidale tra tutti i coobbligati.

¹⁰¹ D.P.R. n. 158 del 1999.

¹⁰² Ai sensi del già richiamato articolo 52 del decreto legislativo n. 446 del 1997.

regolamento, agevolazioni ed esenzioni in materia TARI.

Ai sensi del comma 682 della legge 147/2013, il Comune determina, con proprio regolamento, la disciplina per l'applicazione della IUC, concernente tra l'altro:

- 1) “i criteri di determinazione delle tariffe;
- 2) la classificazione delle categorie di attività con omogenea potenzialità di produzione di rifiuti;
- 3) la disciplina delle riduzioni tariffarie;
- 4) la disciplina delle eventuali riduzioni ed esenzioni, che tengano conto altresì della capacità contributiva della famiglia, anche attraverso l'applicazione dell'ISEE;
- 5) l'individuazione di categorie di attività produttive di rifiuti speciali alle quali applicare, nell'obiettivo difficoltà di delimitare le superfici ove tali rifiuti si formano, percentuali di riduzione rispetto all'intera superficie su cui l'attività viene svolta”.

Emblematico, in tal senso, il caso di **Cassina de' Pecchi**, piccolo comune alle porte di Milano: il regolamento comunale, ha previsto una serie di agevolazioni a favore di coloro i quali – cittadini e non – avessero adottato comportamenti virtuosi ed ecocompatibili.

L'esempio da seguire

La determinazione delle tariffe tiene conto, in particolare:

- a) delle disposizioni contenute nel Decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1999, n. 158;
- b) della necessità di assicurare la copertura integrale dei costi di investimento e di esercizio relativi al servizio.

Quest'ultimo aspetto rappresenta, molto spesso, un ostacolo all'introduzione di qualsivoglia agevolazione in ambito TARI: prevedere forme di esenzione senza assicurare le opportune coperture, vorrebbe dire gravare sul bilancio comunale e, con esso, sulla collettività tutta (fasce più deboli ricomprese)¹⁰³.

Criticità

Perciò, considerata la complessità della manovra, la Regione Puglia evidenzia quanto segue:

Adempimenti

- a) per dar seguito alla manovra, si rende comunque necessaria **la modifica dei rispettivi regolamenti comunali**;
- b) previa verifica dei requisiti di legalità e liceità dell'impresa e del relativo investimento, l'agevolazione verrà concessa dal Comune, a patto che la stessa impresa:
 - risulti in possesso di adeguate **certificazioni ambientali**, ove necessario;
 - risulti in regola con il DURC;
 - disponga dei requisiti necessari per accedervi (cap. 7.4.1).
- c) la manovra fiscale:
 - in ottemperanza con le disposizioni normative che regolano il funzionamento della TARI, sarà varata dai responsabili degli uffici tecnici competenti, **previa sottoscrizione di un apposito atto, all'uopo individuato**, tra i Comuni – le cui

¹⁰³ Con possibili richiami da parte della Corte dei Conti.

aree sono ricadenti nel perimetro della ZES – la Struttura di Progetto e il Comitato di indirizzo che regoli i reciproci impegni nel rispetto degli obblighi di informazione e leale collaborazione;

- terrà conto delle esigenze di bilancio e di spesa di ciascun Comune così come del principio di “uniformità ZES”¹⁰⁴.

D. Il percorso di definizione del Piano Strategico

D.1 Iter elaborativo del piano strategico in Puglia

Con la DGR 10 ottobre 2017, n. 1626 è stato costituito il Gruppo lavoro per la ZES dell’area Adriatica Bari Brindisi con la partecipazione di altri esperti di variegata e rinomata provenienza e formazione con riferimento al territorio di Bari e Brindisi e alle relative Aree di Sviluppo Industriale.

Con il successivo atto del Direttore del Dipartimento allo Sviluppo Economico n. 84 del 11/12/2017 è stata, infine, costituita la **Task Force** tecnica e operativa per le attività connesse all’individuazione e pianificazione delle Zona Economiche Speciali per l’area di Taranto e per quella Adriatica. La Task Force è posta sotto la direzione del Dipartimento Sviluppo economico e ha portato avanti il lavoro di effettiva redazione del Piano dopo un complesso percorso di ascolto e coordinamento.

La Task Force ha avviato immediatamente il confronto con tutti gli attori interessati, proponendo anche l’acquisizione di ogni documentazione, atto e proposta utili alla redazione completa del piano strategico.

Una prima riunione di confronto si è svolta in data 21 settembre 2017, su invito dell’Assessore Mazzarano, cui hanno partecipato i componenti del Tavolo di lavoro dell’Area di Taranto, rappresentanti delle Autorità portuali e dei Comuni di Bari e di Taranto e consiglieri regionali dell’area tarantina.

Nel corso della riunione sono state ascoltate tutte le parti presenti e, in estrema sintesi, sono stati trattati i seguenti argomenti:

- proporre in tempi brevi alla Giunta regionale la costituzione del Tavolo di lavoro della ZES Adriatica;
- creare una “road map” che fissi gli obiettivi principali e i tempi di redazione del piano regionale, tenendo conto che è imminente l’emanazione del DPCM attuativo;
- produrre un’indagine effettiva del territorio, privilegiando aree vocate alle ZES per evitare di vanificare i benefici;
- analizzare la possibilità di una ZES interregionale, verificando la prospettiva di misure di “compensazione” tese a portare su Taranto l’esportazione dei prodotti lucani;
- allargare il confronto anche alle parti datoriali.

Sono seguite riunioni operative della Task Force in data 14 e 28 dicembre 2017 e, nel contempo, su proposta dei componenti della Task Force, con

¹⁰⁴ Cfr. nota 18 C.2.1.1.

nota prot. n. 160/4997 del 18/12/2017, indirizzata alle autorità portuali e ai Consorzi ASI, sono stati richiesti contributi, atti, suggerimenti ed eventuali piani già esistenti che potessero rappresentare una linea di indirizzo per la redazione del documento di pianificazione regionale.

Oltre alle riunioni di concertazione e confronto, la Task Force regionale ha portato avanti una intensa attività di lavoro con numerosi incontri di lavoro interni e di confronto con gli altri attori interessati e coinvolti nel procedimento.

A tal fine, per completezza, si riporta un elenco con le date e i luoghi di incontro:

Data	Luogo dell'incontro	Natura dell'incontro
21-set-17	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con Consorzi ASI, Autorità portuali, Comuni
14-dic-17	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
28-dic-17	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con i Sindacati
5-gen-18	Studio Di Bari Consulting	riunione interna di lavoro
17-gen-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
25-gen-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con i Sindacati
25-gen-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con Consorzi ASI, Autorità portuali, Comuni
26-gen-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con il Dirigente Regionale della Sezione Trasporto Pubblico e grandi progetti
26-gen-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con associazioni di categoria, ASI Lecce, Comune di Lecce, Confindustria Puglia
30-gen-18	Regione Puglia - Dip. Risorse finanziarie e strumentali, personale e organizzazione	incontro con Dirigente regionale della Sezione Finanze
31-gen-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
31-gen-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con la Dirigente regionale della Sezione Competitività e ricerca dei sistemi produttivi e con il Direttore Generale di Puglia Sviluppo
7-feb-18	Regione Puglia - Dip. Ecologia e Paesaggio	Incontro con la Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
9-feb-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
13-feb-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
14-feb-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
16-feb-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
16-feb-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con la Dirigente della Sezione Promozione e tutela del lavoro
19-feb-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con Asi Bari, Città Metropolitana di Bari

21-feb-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
22-feb-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
23-feb-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
26-feb-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
28-feb-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
1-mar-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
2-mar-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
9-mar-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
14-mar-18	Regione Puglia - Dip. Ecologia e Paesaggio	riunione interna di lavoro
19-mar-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
23-mar-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
29-mar-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
3-apr-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	Incontro con Città Metropolitana di Bari
5-apr-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	Incontro con Città Metropolitana di Bari
12-apr-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
13-apr-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
18-apr-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
19-apr-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
22-apr-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
23-apr-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	incontro con Dirigente – Urbanistica, edilizia privata ed ambiente – comune di Monopoli
24-apr-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
02-mag-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
04-mag-18	Regione Puglia - Dip. Sviluppo economico	riunione interna di lavoro
09-mag-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro
10-mag-18	ARTI Puglia	riunione interna di lavoro

D.2 Il coinvolgimento degli stakeholder in Puglia

In data 28 dicembre 2017 sono stati convocati i Sindacati C.G.I.L., C.I.S.L. e UIL Puglia, successivamente riconvocati in data 25/01/2018. Agli stessi, con nota prot. n. 160/5091 del 28/12/2017 sono stati chiesti contributi e suggerimenti. Risultano pervenuti agli atti contributi scritti da parte della UIL e della CISL che, in estrema sintesi, chiedono un valutazione oggettiva degli interessi in campo, evitando la difesa dei singoli territori e attivando processi di sviluppo utili anche agli imprenditori locali. La CISL, in particolare, evidenzia la necessità di tenere presente un'ottica strategica che consideri le due ZES una occasione utile allo sviluppo e alla crescita regionale anche in termini occupazionali. Nel corso della riunione, inoltre, i sindacati presenti CISL e CGIL hanno anche sottolineato l'importanza di settori strategici per la Puglia quali l'agroalimentare, il manifatturiero, logistica oltre che le attività industriali.

Poiché la citata nota prot. n. 160/4997 del 18/12/2017 assegnava a tutti gli interessati il termine del 15 gennaio 2018 per la trasmissione di atti e contributi, in data 17 gennaio la Task Force si è riunita per un incontro operativo mirato a sintetizzare i contributi pervenuti e riorganizzare le attività sulla base delle nuove esigenze. La data viene proposta anche in vista dell'imminente approvazione del DPCM attuativo approvato nella Conferenza Unificata del 06/12/2017. Nel corso della riunione, tra l'altro, è emersa la necessità di organizzare incontri con alcuni dirigenti regionali per poter affrontare alcune questioni specifiche.

A tal fine, nei giorni successivi si sono svolti incontri con il Dirigente regionale della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti, Sezione Finanze, Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, Sezione Competitività e Ricerca dei Sistemi Produttivi. Detti incontri sono risultati utili per verificare la coerenza del piano strategico in fase di elaborazione con i piani regionali esistenti o con le vigenti disposizioni regionali. In particolare la Task Force ha acquisito informazioni utili sui piani regionali in materia di trasporto e mobilità in Puglia e si è confrontata sui possibili vincoli presenti nel piano paesaggistico territoriale della Puglia. Con la Sezione Finanze, inoltre, è stata affrontata la questione inerente possibili agevolazioni fiscali a valere sulle entrate regionali. La dirigente della Sezione Competitività ha esposto, infine, i vincoli e le priorità delle risorse comunitarie disponibili e con finalità coerenti con gli obiettivi delle ZES.

Nella giornata del 25 gennaio 2018, la Task Force, su convocazione prot. n. 160/223 del 16/01/2018, ha incontrato nuovamente le Autorità portuali e i Consorzi ASI e numerosi rappresentanti dei Comuni: Bari, Barletta, Brindisi, Manfredonia, Monopoli e Taranto. Nel corso della riunione è stata rappresentata la necessità di una accelerazione dei tempi e di una omogeneizzazione dei dati e delle proposte da prendere in considerazione. Gli intervenuti hanno assicurato la trasmissione immediata dei propri contributi, evidenziando che la redazione di una mappatura delle aree è ormai in stato di avanzata elaborazione.

Al fine di concludere la fase di ascolto e di concertazione, in data 26 gennaio 2018, con nota prot. n. 259 del 18/01/2018, sono state sentite anche le associazioni di categoria del commercio, dell'artigianato, Confindustria, ANCI, UPI e ABI. Su richiesta del Presidente della Provincia di Lecce, nel corso della medesima riunione, la Task Force ha incontrato anche il Comune di Lecce, l'ASI Lecce e lo stesso Presidente della Provincia che ha partecipato anche in rappresentanza dell'UPI.

Le associazioni presenti hanno espresso preoccupazione per le piccole imprese escluse dai privilegi della ZES, ma hanno sottolineato l'importanza dello strumento della ZES per le imprese e per i territori. Hanno apprezzato il momento di confronto, auspicando un analogo momento di dialogo anche per le fasi successive alla redazione del piano.

La Provincia di Lecce ha sottolineato che l'eventuale esclusione del Salento dalla mappatura ZES potrebbe avere effetti molto gravi e di ritenere che possano essere superate logiche di stretta vicinanza del territorio. Ha consegnato un documento elaborato dall'Università del Salento a sostegno dell'inclusione dell'area salentina nella programmazione ZES.

A conclusione della riunione, tutti i componenti della Task Force hanno concordato sulla necessità di acquisire ulteriori informazioni sulle aree disponibili da includere nella mappatura ZES in quanto, in molti casi, le informazioni risultano parziali, imprecise ed insufficienti.

Si concorda, inoltre, sulla necessità di omogeneizzare le informazioni perché siano più facilmente utilizzabili. A tal fine viene predisposta la nota prot. n. 160/412 del 29/01/2018 con la quale viene anche trasmessa una tabella da compilarsi da parte degli interessati. Con la predetta nota viene anche assegnato il termine ultimo del 5 febbraio per fornire le informazioni.

In data 31 gennaio, a seguito di un primo esame dei nuovi dati forniti, emerge la necessità di disporre di ulteriori specificazioni in quanto, in molti casi, non figura l'effettiva disponibilità delle aree segnalate. Viene, pertanto, inviata una nuova mail di chiarimenti al fine di una compilazione corretta della tabella trasmessa.

Da ultimo, al fine di predisporre una cartografia corretta, con mail dell'8/02/2018 vengono chieste precisazioni catastali e contorni vettoriali delle aree: *shapefile*, formati gis e analoghi.

Inoltre, al fine di concludere la fase di ascolto e di concertazione sono state anche vagliate le proposte e i contributi rinvenuti, altresì, da altri stakeholder a partire da Aeroporti di Puglia (Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie), delle ASI pugliesi (Bari, Brindisi, Foggia e Lecce), Università degli Studi di Lecce, Intesa San Paolo, Confindustria Puglia e CNA Bari.

In particolare, i contributi di AdP, Intesa San Paolo e CNA Bari afferiscono alla proposta di inserimento di aree logistiche pugliesi, mentre invece l'Università del Salento ha inviato proposte di tipizzazione delle aree e Confindustria Puglia proposte di criteri per la semplificazione amministrativa.

Segue l'elenco delle note ricevute dagli stakeholder territoriali.

Ente	Data	Protocollo mittente	Contenuto
ADSP del Mare Adriatico merid.	21/12/17	21132	Trasmissione POT 2017/2019
ADSP del Mare Adriatico merid.	02/02/18	1181	Riscontro nota regionale e inoltro tabelle aree disponibili
ADSP del Mare Adriatico merid.	12/02/18	1489	Reinoltro tabelle delle aree disponibili
ADSP del Mare Adriatico merid.	12/04/18	9906	Riscontro a nota pec regionale
Aeroporti di Puglia	02/02/18	1636	Inoltro tabella delle aree disponibili
Aeroporti di Puglia	09/02/18	-	Inoltro shapefile delle aree interessate
Apulia Fashion Makers	16/02/18	-	Adesione ZES (e-mail a staff.sviluppoeconomico)
Area Vasta Sud Salento	02/07/18	-	Inoltro file Gis
ASI Brindisi	18/07/18	3293	Piano strategico ZES. Considerazioni.
Cgil Puglia	11/01/18	1500/96S	Richiesta di incontro on l'Assessore
Cisl Puglia	12/01/18	83	Documento di sintesi
Città Metropolitana di Bari	05/02/18	15240	Nota di riscontro e inoltro planimetria
Città Metropolitana di Bari	09/02/18	17812	Nota esplicativa documentazione tecnica allegata
Città Metropolitana di Bari	06/03/18	29392	Riscontro riunione del 21.02.2018
Città Metropolitana di Bari	10/04/18	-	Proposta aree agglomerato Bari-Modugno (pevenuta a mezzo e-mail)
Città Metropolitana di Bari	13/04/18	-	Riscontro a nota regionale di richiesta di chiarimento
Città Metropolitana di Bari	09/05/18	-	Integrazione aree Bari e Bitonto
CNA Area Metropolitana di Bari	15/02/18	-	Adesione ZES (e-mail a staff.sviluppoeconomico)
Comune di Acquaviva	02/07/18	-	Reinoltro note n. 6653 e 4281 del 19/03/2018.
Comune di Acquaviva delle Fonti	08/02/18	3368	Candidatura aree a ZES (e-mail da staff.sviluppoeconomico)
Comune di Alliste	28/02/18	1104	Candidatura aree a ZES
Comune di Altamura	21/02/18	-	Inoltro file con ortofoto
Comune di Altamura	16/02/18	12702	Adesione dell'area murgiana alle ZES
Comune di Barletta	01/02/18	8342	Riscontro a richiesta conclusiva regione - integrazione
Comune di Barletta	05/02/18	-	Relazione Zes Adriatica
Comune di Barletta	07/05/18	-	Comunicazione relativa a dimissione Sindaco
Comune di Barletta	09/05/18	-	Cartografia PAI
Comune di Barletta	08/05/18	34869	Riscontro a richiesta di informazioni
Comune di Bitonto	07/05/18	-	Informazioni ara PIP da candidare a ZES
Comune di Brindisi	05/02/18	12082	Trasmissione elaborati
Comune di Casarano	21/02/18	4458	Richiesta di inclusione nell'area ZES
Comune di Casarano	21/02/18	4458	Candidatura aree a ZES
Comune di Casarano	23/02/18	-	Inoltro tabella delle aree disponibili
Comune di Casarano	07/03/18	-	Inoltro documentazione aree candidate

Comune di Casarano	06/06/18	-	Precisazioni e documenti allegati
Comune di Casarano	28/02/18	2194	Reinoltro candidatura ZES Melissano
Comune di Casarano	29/06/18	15780	Integrazione ZES
Comune di Collepasso Casarano	29/06/18	-	Integrazione ZES
Comune di Gravina in Puglia	20/02/18	4897	Adesione ZES e tabella delle aree disponibili
Comune di Lecce	06/02/18	26864	Inoltro planimetria e dati catastali
Comune di Lecce	05/02/18	26586	Richiesta di proroga
Comune di Lecce	09/02/18	29732	Riscontro a nota regionale e inoltro shapefile.
Comune di Lecce	21/02/18	41040	Riscontro a richiesta regionale.
Comune di Manfredonia	05/02/18	4547	Proposta aree
Comune di Manfredonia	08/02/18	-	Trasmissione cartografia delle aree interessate
Comune di Manfredonia	07/05/18	15540	Riscontro a richiesta di informazioni regionali
Comune di Matino	23/02/18	-	Inoltro tabella delle aree disponibili
Comune di Matino	28/06/18	11923	Integrazione ZES
Comune di Melissano	28/02/18	2194	Candidatura aree a ZES
Comune di Mesagne	17/02/18	5779	Riperimetrazione ZES Brindisi - integrazione
Comune di Monopoli	31/05/18	33872	Relazione di compatibilità urbanistica
Comune di Racale	28/02/18	4113	Candidatura aree a ZES
Comune di Santeramo	15/02/18	3579	Adesione dell'area murgiana alle ZES
Comune di Taviano	28/02/18	2653	Candidatura aree a ZES
Confesercenti Terra di Bari	09/02/18	618	Adesione ZES (e-mail a staff.sviluppoeconomico)
Confindustria Bari e BAT	05/02/18	-	Proposta per l'individuazione aree ZES (e-mail da staff.sviluppoeconomico)
Confindustria Brindisi	05/02/18	12082	Trasmissione elaborati ASI Brindisi
Confindustria Foggia	12/02/18	-	Proposta ZES connessa AdSP Mar Adriatico (e-mail da staff.sviluppoeconomico)
Confindustria Lecce	23/02/18	-	Tabella aree disponibili. Lecce, Surbo e Casarano.
Confindustria Puglia	12/02/18	-	Trasmissione dati catastali e shape file integrativi
Confindustria Puglia	08/02/18	-	Contributo consegnato in sede di riunione
Confindustria Puglia	09/02/18	-	Preannuncio di successivo riscontro
Consigliere Enzo Colonna	15/02/18	-	Contributo ZES (e-mail da staff.sviluppoeconomico)
Consorzio ASI Brindisi	15/01/18	200	Riscontro a nota regionale di avvio fase operativa
Consorzio ASI Brindisi	05/02/18	555	Trasmissione elaborati Comune di Brindisi
Consorzio ASI Brindisi	09/02/18	650	Riscontro a nota regionale e trasmissione file vettoriali
Consorzio ASI Brindisi	12/02/18	670	Riscontro a nota regionale
Consorzio ASI Brindisi	09/02/18	656	File in rettifica della nota prot.650/2018

Consorzio ASI Brindisi	16/02/18	757	Considerazioni su istituzione zone franche doganali
Consorzio ASI Brindisi	17/02/18	-	Tabella ree disponibili. Integrazione alla nota prot.759/2018
Consorzio ASI Brindisi	17/02/18	759	Considerazioni conclusive
Consorzio ASI Brindisi	23/02/18	892	Possibilità di agevolazioni per nuovi insediati
Consorzio ASI Brindisi	19/04/18	-	Rettifica aree disponibili agglom. Ostuni shapefile
Consorzio ASI Brindisi	19/04/18	1789	Rettifica aree disponibili agglomerato industriale Ostuni
Consorzio ASI Brindisi	30/04/18	1938	Riscontro alla richiesta di informazioni
Consorzio ASI Foggia	15/02/18	218	Trasmissione tabella aree disponibili
Consorzio ASI Foggia	13/02/18	270	Trasmissione documentazione aree
Consorzio ASI Foggia	27/04/18	818	Trasmissione documentazione
Consorzio ASI Lecce	23/02/18	-	Inoltro shapefile agglomerati industriali
Consorzio ASI Lecce	23/02/18	-	Inoltro shapefile aree Maglie, Nardò e Lecce.
Consorzio ASI Lecce	28/02/18	788	Ipotesi istituzione ZES - Agevolazioni per nuovi insediati
Consorzio ASI Lecce	06/03/18	-	Planimetrie in formato shapefile
Consorzio ASI Lecce	06/03/18	-	Inoltro shapefile agglomerati industriali
Consorzio ASI Lecce	30/04/18	-	Integrazione documentale
Consorzio Copim	09/02/18	-	Adesione ZES (e-mail a staff.sviluppoeconomico)
Provincia di Lecce	28/06/18	36678	Trasmissione documento condiviso partenariato
Provincia di Lecce	10/07/18	-	Trasmissione planimetrie ZES
UIL Puglia	04/04/18	-	Nota su istituzione delle ZES
UIL Puglia	18/01/18	-	Riscontro a invito regionale
Università del Salento	22/01/18	6787	Relazione consegnata in sede di riunione del 26.01.2018

INDICE

1. EXECUTIVE SUMMARY	3
1.1 Introduzione	3
1.2 Le opzioni strategiche di fondo	4
1.3 L'architettura multipolare della ZES Adriatica	6
1.4 L'architettura amministrativa e la governance	7
1.5 Gli strumenti fiscali e finanziari	8
PARTE I - IL CONTESTO	11
2. IL TESSUTO ECONOMICO	13
2.1 L'economia pugliese nel contesto del Mezzogiorno	13
2.2 Le relazioni commerciali della Puglia nel contesto globale	14
2.2.1 L'interscambio delle merci	14
2.2.2 L'interscambio dei servizi	16
2.2.3 Apertura internazionale	16
2.3 L'export dei principali settori pugliesi	17
2.3.1 Aerospazio	17
2.3.2 Agroalimentare	18
2.3.3 Automotive	20
2.3.4 Farmaceutico	22
2.3.5 Mobili	23
2.3.6 Tessile e abbigliamento	24
2.3.7 Prodotti energetici, metallurgici e chimici	26
3. IL QUADRO INFRASTRUTTURALE	28
3.1 Le infrastrutture portuali pugliesi	28
3.1.1 Approdi e dotazioni	28
3.1.2 Traffici marittimi	28
3.2 Aeroporti	31
3.3 Strade	32
3.4 Ferrovie	34
3.5 Interporti e piattaforme logistiche	38
3.5.1 La Piattaforma logistica ferroviaria integrata di Foggia-Incoronata	38
3.5.2 Interporto Regionale della Puglia	39
3.5.3 La Piastra Logistica di Taranto	39
3.5.4 Il Centro di carico intermodale di Francavilla Fontana	41
3.6. Nuovi interventi infrastrutturali	41

3.6.1 L'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano	41
3.6.2 La pianificazione strategica della regione Puglia	42
PARTE II - IL PROGETTO	46
4. LA PERIMETRAZIONE DELLA ZES DEL MAR ADRIATICO MERIDIONALE	48
4.1 Una ZES policentrica	48
4.1.1 Criteri di identificazione delle aree	51
4.1.2 Tabelle di sintesi aree ZES Adriatica	53
4.2 Polo di Foggia	55
4.2.1 Attività da promuovere e rafforzare	55
4.2.2 Porto di Manfredonia	58
4.2.3 Aeroporto di Foggia	60
4.2.4 Area ASI di Foggia Incoronata	61
4.2.5 Area PIP di Manfredonia	62
4.3 Polo di Barletta	63
4.3.1 Attività da promuovere e rafforzare	63
4.3.2 Porto di Barletta	64
4.3.3 Zona Industriale di Barletta	65
4.4 Polo di Bari	66
4.4.1 Attività da promuovere e rafforzare	67
4.4.2 Porto di Bari	68
4.4.2.1 Porto di Bari e il 5G	69
4.4.3 Porto di Monopoli	70
4.4.4 Aeroporto di Bari	71
4.4.5 Interporto Regionale della Puglia	72
4.4.6 Area ASI di Bari-Modugno	74
4.4.7 MAAB	76
4.4.8 Area PIP di Bitonto	77
4.4.9 Zona Industriale di Monopoli	79
4.4.10 Zona Industriale di Altamura	80
4.4.10 Area PIP di Gravina	81
4.5 Polo di Brindisi	82
4.5.1 Attività da promuovere e rafforzare	82
4.5.2 Porto di Brindisi	86
4.5.3 Aeroporto di Brindisi	88
4.5.4 Area ASI di Brindisi	88
4.5.5 Area ASI di Fasano	91
4.5.6 Area ASI di Ostuni	93
4.6 Polo di Lecce	94
4.6.1 Attività da promuovere e rafforzare	95
4.6.2 Area ASI di Lecce-Surbo	96
4.6.3 Area ASI di Nardò-Galatone	97
4.6.4 Area ASI di Galatina-Soletto	98
4.6.5 Area industriale di Casarano	99
4.6.6 Area industriale di Matino	100
4.6.7 Centro Intermodale di Melissano	100
5. L'IMPATTO SOCIALE ED ECONOMICO ATTESO	101

5.1 Premessa	101
5.2 Il sistema degli incentivi pubblici	101
5.3 L'attrazione degli investimenti privati	102
5.4 Stima dell'impatto economico e sociale	103
5.4.1 Ristrutturazione nella supply chain di Leonardo Divisione Elicotteri	104
5.4.2 La dismissione della centrale a carbone dell'Enel di Cerano	104
5.4.3 Problematiche occupazionali nell'agglomerato di Brindisi	105
5.4.4 Incrementi occupazionali in altre aree della ZES Adriatica	105
5.4.5 Prospettive di crescita occupazionale	106
PARTE III - IL FUNZIONAMENTO	108
6. SEMPLIFICAZIONI E GOVERNANCE	110
6.1 La strategia della Regione Puglia	110
6.2 Quadro normativo ed amministrativo regionale della Puglia	111
6.3 Riorganizzazione di funzioni e poteri delegati, semplificazioni amministrative	114
6.4 Governance della ZES del Mar Adriatico Meridionale	115
7. AGEVOLAZIONI FISCALI E FINANZIARIE	118
7.1 La vision	118
7.2 I Livello: UE-Stato-Regione	125
7.2.1 Il Piano Operativo Regionale (P.O.R.)	125
7.2.1.1 I Contratti di Programma	127
7.2.1.2 I Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA)	128
7.2.1.3 I Programmi Integrati di Agevolazioni (PIA) – Turismo	129
7.2.1.4 Aiuti agli investimenti delle piccole e medie imprese	130
7.2.1.5 TecnoNidi	132
7.2.1.6 MANUNET 2018	134
7.2.1.7 N.I.D.I.	135
7.2.1.8 Aiuti per la tutela dell'ambiente – Titolo VI	137
7.2.1.9 Fondo di Garanzia PMI	138
7.2.1.10 Estrazione dei talenti	138
7.3 II Livello: Stato-Regione	140
7.3.1 Il rilancio delle aree di crisi industriale – legge 181/1989	140
7.3.1.1 Le aree di crisi industriale non complessa	141
7.4 III Livello: Regione-Comuni-Consorzi ASI	143
7.4.1 Le agevolazioni nella ZES del Mar Adriatico Meridionale	143
APPENDICI	146
A. QUADRO NORMATIVO E MODALITÀ ATTUATIVE	148
A.1 Porti, logistica e connessioni intermodali nella nuova agenda politico-istituzionale	148

A.2 Retroportualità, infrastrutture e fisco	151
A.3 Il decreto legge n. 91/2017 ed i suoi destinatari	153
A.3.1 Il Comitato di indirizzo delle ZES	153
A.3.2 Benefici economici e condizioni operative	155
A.3.3 I decreti attuativi: il primo ex art. 4 l. n. 123/2017	159
A.3.4 Il secondo DPCM ex art. 5 l. n. 123/2017	161
A.4 Verso l'istituzione di due ZES in Puglia	163
B. I SISTEMI DI IMPRESA NELLE AREE DELLA ZES	167
B.1 Polo di Foggia	167
B.1.1 L'agglomerato industriale di Foggia-Incoronata	167
B.2 Polo di Barletta	169
B.2.1 Il "caso" Cofra	169
B.3 Polo di Bari	171
B.3.1 L'agglomerato industriale di Bari-Modugno	172
B.3.2 Caratteri e specializzazioni significative dell'area ASI di Bari-Modugno	173
B.3.3 I fatturati di alcune aziende della zona industriale di Bari-Modugno	174
B.3.4 Primati nazionali di alcuni stabilimenti localizzati nell'area di Bari	175
B.3.5 Presenze industriali significative in altre aree del Polo di Bari	176
B.3.6 Il valore aggiunto della Città Metropolitana di Bari	177
B.4 Polo di Brindisi	177
B.4.1 Il settore chimico	178
B.4.2 Il settore aeronautico	180
B.4.3 Il settore energetico	182
B.4.4 Le dodici aziende leader dei comparti trainanti	184
B.4 Polo di Lecce	185
B.4.1 L'agglomerato industriale di Lecce-Surbo	188
B.4.2 L'agglomerato industriale di Galatina-Soletto	188
B.4.3 L'agglomerato industriale di Nardò-Galatone	188
C. L'IRAP E LA IUC: QUADRO NORMATIVO E SPAZI DI OPERABILITÀ	190
C.1 L'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP)	190
C.1.1 L'esenzione IRAP nelle ZES pugliesi: conformità	191
C.1.2 Il rimborso IRAP per le start-up innovative pugliesi	193
C.2 L'imposta unica comunale (IUC)	193
C.2.1 L'imposta municipale unica (IMU) e la tassa sui servizi indivisibili (TASI)	193
C.2.1.1 Le agevolazioni IMU e TASI nelle ZES pugliesi: conformità	196
C.2.2 La tassa sui rifiuti (TARI)	198
C.2.2.1 La TARI etica nelle ZES pugliesi: analisi	198
D. IL PERCORSO DI DEFINIZIONE DEL PIANO STRATEGICO	200
D.1 Iter elaborativo del piano strategico in Puglia	200
D.2 Il coinvolgimento degli stakeholder in Puglia	202